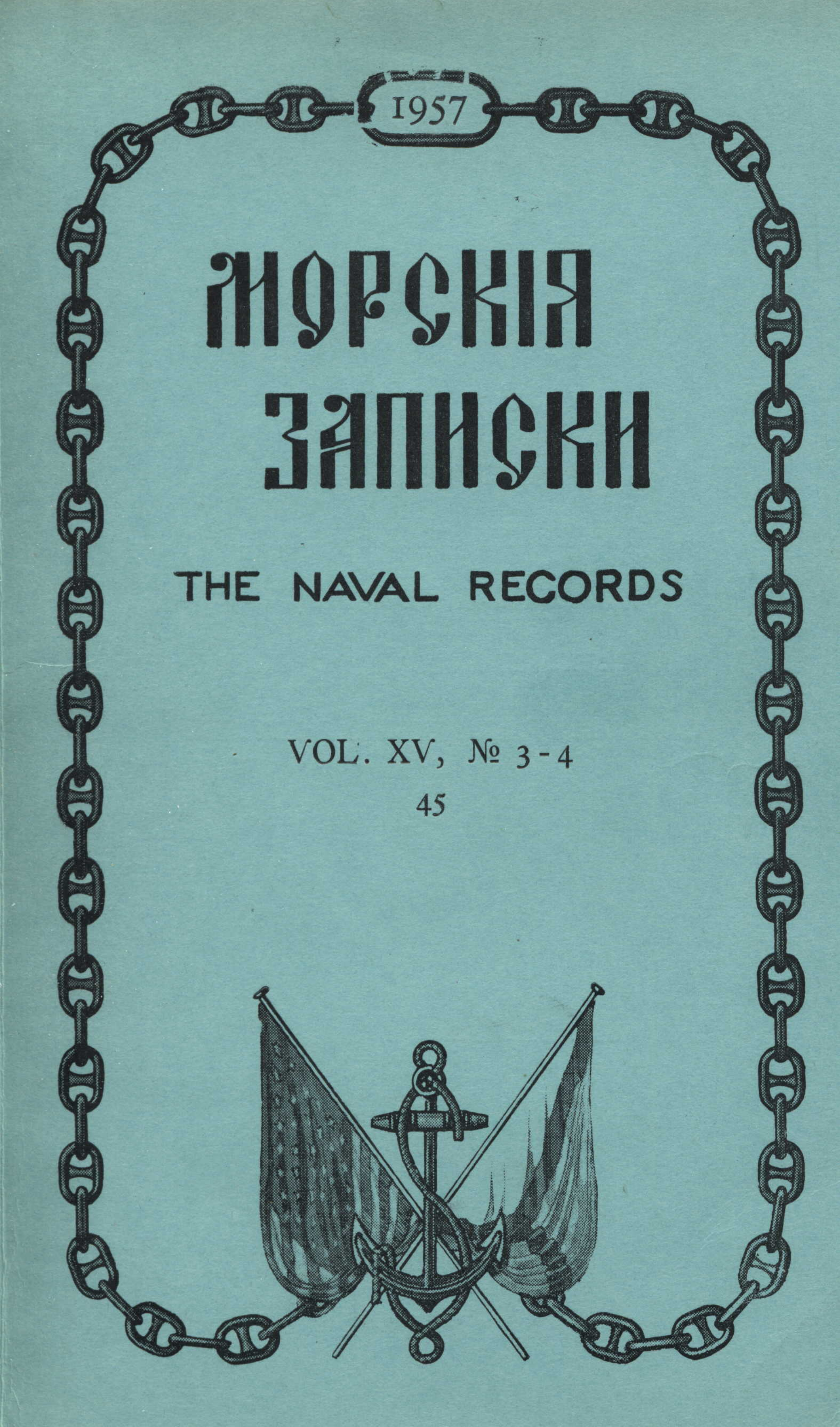

1957
МОРСКІЯ ЗАПИСКИ
THE NAVAL RECORDS
VOL. XV, № 3-4
45

Редакція,
не имѣя возможности
разсылать напоминанія,
проситъ постоянныхъ
подписчиковъ не задерживать
присылку подписной платы.

МОРСКІЯ ЗАПИСКИ

Издаваемыя Обществомъ Офицеровъ Россійскаго Императорскаго Флота въ Америкѣ подъ редакціей Ст. Лейт. Бар. Г. Н. ТАУБЕ

465, Лексингтонъ авеню Нью-Іоркъ, С.Ш.А.

THE NAVAL RECORDS

Published by the Association of Russian Imperial Naval Officers in America, Inc.

G. N. Taube, Editor.

465 Lexington Avenue, New York 17, N. Y., U.S.A.

VOL. XV, № 3/4 (45) Price $3.00 yearly November, 1957

Содержаніе

ОТЪ РЕДАКЦІИ

Съ выходомъ этого номера «Морскія Записки» празднуютъ свой пятьнадцатилѣтній юбилей — срокъ для зарубежнаго изданія довольно значительный.

Цѣлью изданія «М. З.» продолжаетъ быть: 1) — дать читателямъ и сохранить для будущаго правдивое описаніе жизни флота и событій, которымъ мы и наши современники были свидѣтелями. 2) — собирать матеріалы о флотѣ до-совѣтскаго періода, уничтожаемые въ Совѣтскомъ Союзѣ. 3) — противопоставить совѣтской прессѣ, намѣренно планомѣрно и злостно искажающей все относящееся къ жизни флота досовѣтскаго періода, правильное освѣщеніе и окраску. 4) — поддерживать связь между бывшими соплавателями.

За періодъ съ 1943 по 1958 гг. было выпущенно 45 номеровъ журнала, всего 3,236 печатныхъ страницъ.

«Морскія Записки» посылаются въ С.Ш.А., Канаду, Бразилію, Венецуэлу, Мексику, Парагвай, Чили, Эквадоръ, Австрію, Бельгію, Великобританію, Данію, Германію, Грецію, Италію, Норвегію, Турцію, Финляндію, Францію, Югославію, Египетъ, Марокко, Тунисъ, Танганайку, Австралію и Гонгконгъ.

Подписчиками «М. З.» состоитъ рядъ Библіотекъ, Колледжей, Университетовъ, правительственныхъ и другихъ учрежденій, какъ въ С.Ш.А., такъ и заграницей.

«М. З.» высылаются безплатно ряду морскихъ офицеровъ, библіотекамъ и домамъ для престарѣлыхъ.

Слѣдуетъ отмѣтить, что «М. З.» издаются исключительно на средства получаемыя отъ подписокъ и пожертвованій, причемъ ни авторы, ни кто-либо другой, никакого вознагражденія не получали.

Обложка журнала представляетъ собой традиціонную обложку «Морского Сборника» съ 1848 по 1918 годъ, съ замѣной скрещенныхъ Андреевскаго флага и гюйса — печатью, утвержденной чартеромъ О-ва О.Р.И.Ф. въ А., — издателя «Морскихъ Записокъ» — состоящей изъ скрещенныхъ Американскаго и Андреевскаго флаговъ съ гардемаринскимъ якоремъ между ними.

Редакція благодаритъ подписчиковъ и друзей за поддержку и надѣется, что и въ будущемъ они дадутъ возможность продолжать изданіе этого единственнаго зарубежнаго морского журнала.

Г. Н. Таубе, Редакторъ.

Контръ-адмиралъ Б. П. Дудоровъ.

ВИЦЕ-АДМИРАЛЪ А. И. НЕПЕНИНЪ.

(Продолженіе)

ВЫСОЧАЙШАЯ ГРАМОТА.

БОЖІЕЙ МИЛОСТІЮ

МЫ, НИКОЛАЙ ВТОРЫЙ

Императоръ и Самодержецъ Всероссійскій, Царь Польскій, Великій Князь Финляндскій и проч. и проч. и проч.

НАШЕМУ ЛЕЙТЕНАНТУ АДРІАНУ НЕПЕНИНУ

ЗА ОТЛИЧІЕ, ОКАЗАННОЕ ВАМИ ПРИ ОТРАЖЕНІИ, ВЪ НОЧЬ СЪ 1 НА 2 ДЕКАБРЯ 1904 г., *) МИННОЙ АТАКИ НА ЭСКАДРЕННЫЙ БРОНЕНОСЕЦЪ «СЕВАСТОПОЛЬ» И ЛОДКУ «ОТВАЖНЫЙ», КОГДА ВЫ, КОМАНДУЯ МИНОНОСЦЕМЪ «СТОРОЖЕВОЙ», ОБНАРУЖИЛИ ДѢЙСТВІЕМЪ ПРОЖЕКТОРА НАПАДАВШІЕ МИНОНОСЦЫ И, НЕСМОТРЯ НА ОТКРЫТУЮ ПО ВАСЪ СТРѢЛЬБУ И ВЫПУЩЕННЫЯ МИНЫ, ПРОДОЛЖАЛИ СВѢТИТЬ, ЧѢМЪ СПОСОБСТВОВАЛИ УСПѢШНОМУ ОТРАЖЕНІЮ АТАКИ, А РАВНО ЗА САМООТВЕРЖЕНІЕ, ПРОЯВЛЕННОЕ ВАМИ ВЪ СЛѢДУЮЩУЮ НОЧЬ, КОГДА ВЫ, ЖЕРТВУЯ СОБОЙ, ПРИНЯЛИ МИННУЮ АТАКУ, НАПРАВЛЕННУЮ НА «СЕВАСТОПОЛЬ» И, НЕ ВЗИРАЯ НА УДАРЪ МИНОЙ ВЪ НОСОВУЮ ЧАСТЬ, НЕ ПРЕКРАТИЛИ ОГНЯ ПО НЕПРІЯТЕЛЮ.

ВСЕМИЛОСТИВѢЙШЕ ПОЖАЛОВАЛИ МЫ ВАСЪ ПО УДОСТОЕНІЮ КАВАЛЕРСКОЙ ДУМЫ ВОЕННАГО ОРДЕНА СВ. ГЕОРГІЯ, УКАЗОМЪ, ВЪ 3 ДЕНЬ СЕНТЯБРЯ 1905 г. КАПИТУЛУ ДАННЫМЪ, КАВАЛЕРОМЪ ИМПЕРАТОРСКАГО ОРДЕНА НАШЕГО СВЯТАГО ВЕЛИКОМУЧЕНИКА И ПОБѢДОНОСЦА ГЕОРГІЯ IV-ой СТЕПЕНИ.

ГРАМОТУ СІЮ ВО СВИДѢТЕЛЬСТВО ПОДПИСАТЬ, ОРДЕНСКОЮ ПЕЧАТЬЮ УКРѢПИТЬ И ЗНАКИ ОРДЕНСКІЕ ПРЕПРОВОДИТЬ КЪ ВАМЪ ПОВЕЛѢЛИ МЫ КАПИТУЛУ РОССІЙСКИХЪ ИМПЕРАТОРСКИХЪ И ЦАРСКИХЪ ОРДЕНОВЪ.

*Дана въ С. Петербургѣ въ 5 день сентября 1905 года***)*

Печать воен. Ордена Свят. Великомуч. и Побѣдоносца Георгія

Управляющій дѣлами Капитула Ордена Злобинъ

Дѣлопроизвод. (подпись неразборчива)

*) Съ 14 на 15 по н.с. **) Даты грамоты по старому стилю.

Въ такихъ краткихъ, но четко отшлифованныхъ вѣковой практикой ведшихся со временъ Великой Екатерины войнъ, словахъ Императорской Грамоты дано описаніе подвига Непенина, одного изъ тѣхъ многихъ, большихъ и малыхъ, подвиговъ чиновъ Русскихъ Арміи и Флота, которые, хотя и не могли измѣнить роковую участь ни Первой Тихоокеанской эскадры, ни крѣпости Портъ-Артура, ни даже всей легкомысленно начатой войны, все же, этими драгоцѣнными самоцвѣтами величія духа русскихъ воиновъ, освѣтили ея траурныя ризы, какъ звѣзды небосклонъ безлунной ночи,

ФЛОТЪ ПО ПѢШЕМУ.

Уже съ самаго начала дѣйствій японской арміи противъ Портъ-Артура, эскадра была вынуждена передавать на усиленіе обороны крѣпости не только то вооруженіе, которымъ она могла пожертвовать безъ особаго ущерба собственной боеспособности— пулеметы, десантную и другую артиллерію мелкихъ калибровъ, но и часть своихъ людей для его обслуживанія.

Постепенно требованія крѣпостного начальства о помощи живой силой все увеличивались и, уже въ іюлѣ, изъ судовыхъ командъ былъ сформированъ и подготовленъ, подъ командой командира "Баяна" кап. 1 р. Виренъ, десантъ въ размѣрѣ 1200 штыковъ при 15 офицерахъ.

Выходъ эскадры въ море 10-го августа задержалъ отправку этого десанта на фронтъ. Но послѣ боя у Шантунга и возвращенія остатковъ эскадры въ Портъ-Артуръ, всякая мысль о сохраненіи ея боеспособности окончательно отбрасывается. Всѣ усилія командованія сводятся къ сохраненію хотя бы только корпусовъ кораблей въ проблематичной надеждѣ на выручку крѣпости Манджурской Арміей или же со стороны Второй эскадры.

До той же поры стоящіе въ бассейнахъ броненосцы обращаются въ своего рода плавучіе форты, задачей которыхъ является содѣйствіе крѣпости перекиднымъ огнемъ орудій крупнаго калибра по осаднымъ батареямъ и другимъ сооруженіямъ противника. Слабой стороной этихъ стальныхъ фортовъ, защищенныхъ отъ навѣснаго огня осадныхъ 11-ти дюймовыхъ гаубицъ лишь тонкой палубной броней, являлась весьма вѣроятная возможность ихъ потопленія. И хотя мелководіе внутренняго рейда могло предохранить ихъ отъ гибели, все же это повлекло бы за собой порчу ихъ механизмовъ, водоотливныхъ средствъ и т. п. отъ поступающей въ нихъ морской воды и быстрое приведеніе кораблей въ полную негодность на цѣлые годы. Взятіе же крѣпости врагомъ

грозило бы захватомъ имъ этихъ судовъ въ качествѣ унизительныхъ для русской національной чести трофеевъ.

Конечно, не видѣть этого русское морское командованіе не могло. И кажется непонятнымъ какъ лихой командиръ "Баяна", теперь произведенный въ адмиралы и назначенный Командующимъ Эскадрой, Виренъ могъ на это пойти.

Объясненіе этому надо искать отчасти въ тѣхъ обманчивыхъ намекахъ на возможность освобожденія крѣпости, которые исходили отъ штаба Манджурской Арміи *). Но можно думать, что немалое психологическое вліяніе имѣла при этомъ и гипнотизирующая традиція славной Севастопольской обороны. Какъ полвѣка тому назадъ Черноморскій флотъ, оказавшись не въ силахъ бороться на морѣ и, пожертвовавъ кораблями для защиты крѣпости, стяжалъ его вождямъ и всему личному составу легендарную славу героической за нее борьбы, такъ и тутъ надежда спасти свою воинскую честь передъ лицомъ Русскаго народа и всего міра на веркахъ Портъ Артура несомнѣнно играла большую роль. Недаромъ огромное большинство офицеровъ и командъ судовъ обреченныхъ на бездѣйствіе, такъ охотно шло на сухопутный фронтъ и, какъ свидѣтельствовали всѣ начальники участковъ обороны и самъ генералъ Кондратенко, вездѣ проявляли чудеса мужества. Нерѣдко въ критическіе моменты общихъ штурмовъ именно морскія части спасали положеніе отчаянными штыковыми ударами.

21 августа, на третій день перваго общаго штурма арміей генерала Ноги, для усиленія обороны былъ свезенъ на берегъ Морской Десантъ подъ командой кап. 2 р. А. В. Лебедева, увеличенный вскорѣ до семи-ротнаго состава въ общемъ числѣ 2246 матросовъ при 21 офицерахъ. (Въ томъ числѣ съ броненосцевъ: "Пересвѣтъ" 215, "Побѣды" 222, "Полтавы" 200, "Севастоп." 182 и съ "Ретвизана" 207 человѣкъ). Этотъ десантъ былъ сразу же брошенъ въ бой.

Неся, по неопытности въ сухопутной борьбѣ, тяжелыя потери, морскія части своими жертвами оказали огромныя услуги въ дѣлѣ отраженія штурма. Палъ смертью храбрыхъ и самъ начальникъ десанта Лебедевъ**).

---

*) Напримѣръ еще даже 18-го ноября была получена отъ Начальника Штаба Арміи депеша, сообщающая о назначеніи Ген. Куропаткина Главнокомандующимъ Арміей и Флотомъ, въ которой было сказано, что «Главнокомандующій надѣется атаковать противника и двинуться впередъ, будучи увѣренъ, что геройскія войска Артура продержатся». (Р. – Яп. Война т. 8-й ч. 2-я).

**) К. Шевелевъ. «Дѣйствія Морского десанта 8 – 10 августа 1904 г.» Сборн. «Портъ Артуръ».

Второй штурмъ 19-22 сентября, имѣвшій цѣлью захватъ Высокой Горы, вызвалъ необходимость дальнѣйшаго усиленія фронта, какъ людьми, такъ и вооруженіемъ съ судовъ. Уже въ ожиданіи его морскими командами было создано 38 батарей, на которыхъ установлено 225 орудій (17-6", 5-4.7", 40-3", остальныя — мелкихъ калибровъ) и 23 прожекторныхъ поста. Для обслуживанія этихъ батарей флотъ отдалъ около тысячи человѣкъ.

Занявъ въ результатѣ гору Длинную, съ которой открывался видъ на Западный бассейнъ порта, японцы получили возможность частично вести корректировку стрѣльбы по стоящимъ въ немъ судамъ. И, хотя послѣднимъ удалось скрыться въ Восточномъ бассейнѣ и за Перепелиной горой, все же это наглядно выявило всю ту опасность, которую представляло бы для нихъ занятіе горы Высокой, откуда видъ на весь районъ порта открывался какъ на ладони.

Начавъ подготовку третьяго общаго штурма съ 26-го октября, главный ударъ котораго былъ направленъ противъ Восточнаго фронта крѣпости, японцы впервые примѣнили для обстрѣла фортовъ 11-ти дюймовыя гаубицы.

Наши корабли отвѣчали огнемъ крупныхъ орудій по осаднымъ батареямъ и сооруженіямъ.

Непрерывныя бѣшеныя атаки на долговременныя укрѣпленія фронта окончились неудачей. Ни одного изъ нихъ японцамъ захватить не удалось.

Но положеніе крѣпости день ото дня становилось тяжелѣе. Проявился недостатокъ въ снарядахъ крупнаго и средняго калибровъ. Отсутствіе свѣжей провизіи — мяса и, особенно, зелени — вызвало широкое распространеніе цынги. Нехватка перевязочнаго матеріала тяжело отзывалась на работѣ госпиталей и перевязочныхъ пунктовъ, замедляя возвращеніе въ строй даже не очень тяжело раненыхъ. Въ началѣ ноября въ госпиталяхъ числилось свыше 7.000 и иногда, въ дни большихъ боевъ, прибывало въ день до 800 человѣкъ.

Хотя къ началу четвертаго штурма 25 ноября въ строю защитниковъ крѣпости числилось еще около 18.000 человѣкъ, значительное число изъ нихъ было больно цынгою. Многіе уже по три раза возвращались въ строй послѣ понесенныхъ раненій и истощавшихъ силы заболѣваній. Въ резервѣ отдѣльныхъ участковъ обороны находилось всего девять ротъ съ общимъ числомъ въ 720 человѣкъ, а въ общемъ резервѣ крѣпости оставались только морскія команды въ числѣ 1850 человѣкъ.

При отраженіи атакъ на батарею литера "Б", форта № 2 и Курганной батареи 26-го ноября, морскія части штыковыми контръ-ударами вездѣ выбивали занявшихъ ихъ японцевъ. Не выдержалъ натиска десантныхъ ротъ съ "Побѣды", "Пересвѣта", и "Баяна" даже брошеный на Курганную спеціально сформированный для ея взятія отрядъ японскихъ добровольцевъ подъ командой генерала Накамура. Не мало способствовало оборонѣ батареи и установленное на ней миннымъ офицеромъ съ "Пересвѣта" лейтенантомъ Кротковымъ проволочное загражденіе съ токомъ высокаго напряженія, на которомъ было насчитано свыше 150 сгорѣвшихъ японцевъ.

Около 10 проц. всей своей арміи (до 4.500 чел.) потерялъ въ эти дни генералъ Наги.

Но и русскія потери были тяжелыя: въ эти дни нѣкоторыя части фактически перестали существовать. Такъ въ 3-ей ротѣ 25-го Стрѣлковаго полка осталось въ живыхъ три человѣка: ея раненый командиръ, заурядъ-прапорщикъ и ОДИНЪ солдатъ. Морскія команды потеряли убитыми и тяжело ранеными свыше 400 человѣкъ. Погибъ и начальникъ участка капитанъ 2 ранга Бахметьевъ.

ГОРА ВЫСОКАЯ.

Потерпѣвъ неудачу на Восточномъ флангѣ крѣпости генералъ Ноги перенесъ ударъ на гору Высокую, которая, какъ видно, и являлась главной цѣлью всего штурма. Быть можетъ даже, что предшествовавшія атаки восточной линіи предназначались преимущественно для того, чтобы отвлечь туда русскіе резервы.

Уже 26-го ноября японцы открыли по Высокой сильный огонь, а съ 27-го въ теченіи пяти дней, подготовивъ съ утра атаку ураганнымъ огнемъ, штурмовали ее около 4-хъ 5-ти часовъ дня сильными частями пѣхоты.

Въ обстрѣлѣ горы принимали участіе не только почти всѣ осадныя орудія японской арміи, но и ихъ вспомогательныя суда, пока, наконецъ, "Сай Іенъ", ежедневно входившій для бомбардировки крѣпостныхъ позицій съ фланга въ бухту Луиза, не погибъ 30-го ноября, взорвавшись при входѣ въ нее послѣ того, какъ отпустилъ обычно предшествовавшіе ему съ тралами миноносцы.

Всѣ эти дни Высокая, окутанная непрестанно вздымающимися облаками дыма взрывовъ, являла собою картину извергающагося вулкана и, глядя со стороны, казалось, что ничто живое не можетъ на ней сохраниться. Но едва смолкала канонада, какъ

громъ ея смѣнялся трескомъ пулеметной и ружейной стрѣльбы возвѣщавшей что тамъ, укрывшись, вмѣсто разрушенныхъ блиндажей, въ воронкахъ, сдѣланныхъ вражескими снарядами, все еще живы ея защитники, все еще грудью своей отстаиваютъ многострадальную гору.

Чтобы составить себѣ хотя бы слабое представленіе объ этой артиллерійской подготовкѣ штурмовъ, достаточно указать, что, напримѣръ, въ одинъ только первый день — 27-го ноября — по Высокой было выпущено около 800 11-ти дюймовыхъ, до 300 6-ти дюймовыхъ и свыше тысячи снарядовъ другихъ калибровъ, а 29-го ноября на нее упало болѣе тысячи однихъ 11-ти дюймовыхъ, въ среднемъ по два въ минуту.

За четыре дня боевъ всѣ укрѣпленія на ней были сравнены съ землей. Изъ 43-хъ блиндажей осталось два. А обстрѣлъ ея все не ослабѣвалъ.

Убѣдившись, что взять Высокую прямымъ штурмомъ трудно, Ноги перебросилъ къ ней всѣ свои саперныя части для проложенія сапъ и устройства укрытій для сосредотачиваемыхъ здѣсь войскъ.

Это дало возможность смѣнить наиболѣе пострадавшія части защищавшія гору, прибывшими морскими ротами.

Все болѣе и болѣе посылая своихъ людей съ судовъ на берегъ, большіе корабли довели свой собственный комплектъ до такого минимума, что уже ни о какомъ выходѣ ихъ въ море не могло быть и рѣчи. На нѣкоторыхъ изъ нихъ изъ офицеровъ оставались только командиръ, старшій офицеръ, старшій инженеръ-механикъ и необходимѣйшіе спеціалисты изъ нижнихъ чиновъ. Помимо ушедшихъ на фронтъ многіе спеціалисты изъ офицерскихъ и нижнихъ чиновъ работали на оборону въ лабораторіяхъ миннаго городка, изготовляя ручныя гранаты и т. п. вспомогательное оружіе.

По какому-то странному недоразумѣнію и косности въ организаціи офицерскаго состава флота, сохранившихся со временъ перехода его отъ парусовъ къ пару, все еще носившіе чиновничьи погоны и званія наши инженеръ-механники, уже не разъ проявившіе на корабляхъ высокую офицерскую доблесть, теперь несли съ неменьшимъ успѣхомъ и командныя должности въ десантѣ.

Красочно и талантливо описываетъ одинъ изъ нихъ *) атаку японской траншеи морской ротой, въ командованіе которой онъ неожиданно вступилъ передъ самымъ отправленіемъ ея на Высокую.

*) В. Орловъ-Діаборскій, «Морской по пѣшему». Сб. «Портъ-Артуръ».

Ручныя гранаты (кстати сказать въ армейскомъ снабженіи не имѣвшіяся и, по мысли лейтенанта Подгурскаго, лично съ блестящимъ успѣхомъ ихъ примѣнившаго, изготовлявшіяся въ лабораторіяхъ Миннаго городка порта изъ матеріаловъ подручныхъ - пироксилиновыхъ шашекъ и консервныхъ банокъ), штыки, приклады - оружіе, употребленію котораго никто изъ чиновъ флота никогда не обучался — само собой въ ихъ рукахъ несло смерть врагу. Но неподготовленность къ войнѣ на сушѣ дорого оплачивалась и потери морскихъ командъ были огромны. Изъ упомянутой роты Орлова вмѣстѣ съ легко ранеными, осталось, когда ее отвели въ тылъ на пополненіе и отдыхъ, всего 62 человѣка.

Между тѣмъ и морскіе резервы быстро таяли. Однимъ изъ послѣднихъ, посланныхъ на Высокую, была нестроевая Портовая Команда, въ составѣ около полуроты, подъ командой адъютанта Командира Порта мичмана Б. А. Вилькицкаго. Едва она успѣла занять назначенную ей позицію, какъ сразу понесла тяжелыя потери и самъ командиръ ея, получивъ раненіе пулей въ грудь на вылетъ, отправленъ въ госпиталь. Къ счастью, крѣпкая молодая натура пережила это тяжелое раненіе. Судьба сохранила этого талантливаго юношу для научной работы по гидрографіи, завершившейся открытіемъ состоявшей подъ его командой экспедиціей Земли Императора Николая Второго **).

АГОНІЯ ЭСКАДРЫ.

5-го декабря почти четырехмѣсячная борьба за гору Высокую закончилась.

Многострадальная позиція эта, краеугольный камень обороны порта, которымъ пренебрегли строители крѣпости, являлась по-

---

**) Въ связи съ этимъ позволю себѣ привести слѣдующій анекдотъ, характеризующій невѣжество иностранцевъ о научныхъ достиженіяхъ Русскаго флота. Въ 1924 по прибытіи моемъ въ Санъ Франциско, я познакомился съ весьма образованнымъ Начальникомъ Штаба Морского Округа. Въ разговорѣ съ нимъ о предполагавшемся полетѣ дирижабля Шинандоа черезъ Сѣверный Полюсъ я обратилъ его вниманіе на то, что на картѣ не нанесена Земля Имп. Николая II-го. Однако оказалось, что корректура ея показана была 1923 - мъ годомъ. Я пошутилъ, что если Шенандоа будетъ ею пользоваться, то можетъ получиться конфузъ на весь міръ вторичнаго открытія имъ этой земли. Немедленно посланная въ Вашингтонъ телеграмма принесла отвѣтъ Гидрографическаго Департамента о приглашеніи меня для исправленія этой карты, что я и исполнилъ въ трехмѣсячный срокъ по РУССКИМЪ и АНГЛІЙСКИМЪ лоцманскимъ матеріаламъ, получивъ благодарность за ЦѢННЫЙ ТРУДЪ (!). Повидимому департаментъ никогда не слыхалъ объ экспедиціи Вилькицкаго и ея результатахъ.

слѣдней ставкой въ призрачной игрѣ за спасеніе хотя бы части укрывшихся въ ней кораблей.

Овладѣніе японцами ея вершиной, съ которой открывался видъ на всю площадь порта, открывало возможность прямой корректировки навѣснаго огня 11-ти дюймовыхъ гаубицъ, тяжелые снаряды которыхъ легко пронизывали корабли до самаго днища.

Несмотря на всѣ героическія усилія, какъ войскъ крѣпости, такъ и командъ судовъ, отдавшихъ на крѣпостной фронтъ все, что только было можно, отрѣзанный отъ внѣшняго міра, въ теченіе почти девяти мѣсяцевъ, Портъ-Артуръ окончательно терялъ свое первое и главное назначеніе морской базы.

И, словно символизируя это роковое значеніе для флота паденія Высокой, ея послѣднимъ комендантомъ оказался его инженеръ-механникъ Лосевъ.

Въ 5 ч. 30 мин. пополудни японцы окончательно утвердились на Высокой, и въ тотъ же день "Ретвизанъ" получилъ восемь попаданій 11-ти дюймовыхъ снарядовъ, а попаданіемъ одного изъ нихъ въ "Полтаву" былъ вызванъ взрывъ 12" порохового погреба и броненосецъ затонулъ на мелководьѣ.

6-го декабря, получивъ четырнадцать 11-ти дюймовыхъ попаданій, затонулъ "Ретвизанъ", а 7-го той же участи подверглись "Пересвѣтъ", "Побѣда", "Паллада" и критически поврежденъ "Баянъ", окончательно добитый черезъ день. По приказу Командующаго эскадрой всѣ эти корабли окончили кампанію, спустили флаги и остатки ихъ командъ были отправлены въ Квантунгскій экипажъ для сформированія послѣдняго резерва крѣпости.

СЕВАСТОПОЛЬ.

Въ ночь на 9-е декабря командиръ единственнаго оставшагося на плаву броненосца "Севастополь" кап. 1 р. Н. О. Эссенъ, получивъ, наконецъ, послѣ долгихъ настояній, разрѣшеніе контръ-адмирала Виренъ выйти на внѣшній рейдъ, вывелъ свой корабль изъ гибельной мышеловки внутреннихъ рейдовъ и перешелъ въ бухту Бѣлаго Волка.

Какъ было упомянуто, уже во время перваго штурма крѣпости съ "Севастополя" было выдѣлено свыше 180 человѣкъ въ Морской десантъ.

О возвращеніи этихъ людей на корабль во время горячихъ боевъ за Высокую не могло быть, разумѣется, и рѣчи. Напротивъ

— потери въ людяхъ были настолько высоки, что все время приходилось даже пополнять ихъ съ того же "Севастополя". Такъ уже 29-го ноября, при контръ-атакѣ полковника Третьякова на прорвавшiй линiю укрѣпленiй крупный отрядъ японской пѣхоты, честь ея успѣха принадлежала главнымъ образомъ полуротѣ Севастопольцевъ, потерявшей при этомъ половину своихъ людей убитыми.

Вслѣдствiе всего этого некомплектъ личнаго состава броненосца при выходѣ его на рейдъ былъ оченъ великъ. Не хватало такъ же и большей части противоминной артиллерiи мелкаго калибра.

Все это значительно ослабляло его оборону отъ неизбѣжно предстоящихъ минныхъ атакъ, и для усиленiя ея къ нему присоединились стоявшая за бонами внѣшняго рейда для охраны входа въ портъ канонерская лодка "Отважный" (флагъ Начальника минной Обороны контръ-адмирала Лощинскаго, командиръ кап. 2-р. Лазаревъ) и два миноносца: "Бойкiй" подъ командой лейтенанта Гаддъ и "Сторожевой" подъ командой лейтенанта Непенина.

Съ помощью спасательнаго (водоотливного и противопожарнаго) судна "Силачъ" (командиръ лейтенантъ С. Балкъ) для "Севастополя" и "Отважнаго" были установлены въ бухтѣ Бѣлаго Волка подъ батареями Тигроваго полуострова бочки и сѣтевой бонъ. Защищая эти корабли отъ минъ со стороны моря, бонъ этотъ по своей недостаточной длинѣ оставлялъ, однако, неприкрытыми подходы съ фланговъ вдоль берега. Для ихъ защиты были поставлены на якоряхъ миноносцы: съ норда "Сторожевой" и съ зюйда "Бойкiй". Съ берега оборонѣ судовъ способствовали батареи: №9 (Четыре 6-ти дюймовыхъ орудiя Кане), Бѣлаго Волка (старыя крѣпостныя орудiя) и наскоро установленныя три или четыре пушки мелкаго калибра. Ночью море освѣщалось съ берега тремя прожекторами: батареи №9, Бѣлаго Волка и спецiально установленнымъ для освѣщенiя подступовъ къ бухтѣ съ зюйда. Прожекторами этими завѣдывалъ инженеръ - механикъ А. Титовъ. *)

---

*) Матерiаломъ для настоящей главы послужили, кромѣ официальныхъ данныхъ, любезно написанныя для настоящей работы воспоминанiя инж. – мех. А. Титова, статья Вахтина "Датчанка въ морскомъ бою", передающая разсказъ Гадда (во французскомъ переводѣ В. П. Орлова) и личныя мои воспоминанiя. Къ сожалѣнiю, воспоминанiй другихъ участниковъ событiй этихъ дней получить не удалось.

Находившійся на излѣченіи на госпитальномъ суднѣ "Монголія" лейтенантъ Гаддъ, которому было предложено вступить въ командованіе "Бойкимъ" наканунѣ выхода его съ "Севастополемъ" на рейдъ, говорилъ, что ему было при этомъ сообщено о намѣреніи Эссена прорвать блокаду и уйти изъ Портъ-Артура и что миноносцы должны были его сопровождать. Поэтому онъ взялъ съ собою на миноносецъ свою супругу, датчанку по происхожденію, въ качествѣ сестры милосердія, каковую обязанность она несла на "Монголіи."

Однако вся обстановка выхода и стоянки въ бухтѣ Бѣлаго Волка "Севастополя" явно этому противорѣчатъ.

Единственнымъ шансомъ на успѣхъ такого прорыва была бы лишь полная его внезапность. Переходъ же изъ порта въ бухту Бѣлаго Волка на виду у японскихъ блокирующихъ судовъ давалъ, напротивъ, явное предупрежденіе непріятелю о таковой возможности и позволялъ ему сосредоточить всѣ усилія, какъ минныхъ, такъ и блокирующихъ крейсеровъ, чтобы этому воспрепятствовать.

Помимо этого, назначеніе кромѣ "Бойкаго" еще и "Сторожевого" имѣвшаго малый радіусъ дѣйствій, когда на лицо было еще нѣсколько исправныхъ большихъ миноносцевъ, было бы для такой цѣли совершенно несоотвѣтственнымъ.

Наконецъ, самъ Эссенъ о попыткѣ такого прорыва, насколько мнѣ извѣстно, никогда впослѣдствіи не говорилъ. Принятіе же имъ мѣръ къ возможно долгому сохраненію своего корабля въ бухтѣ Бѣлаго Волка окончательно убѣждаетъ въ томъ, что онъ ставилъ себѣ гораздно болѣе простую, но не менѣе благородную задачу: дорого продать жизнь "Севастополя", нанеся, по мѣрѣ возможности наибольшій уронъ врагу хотя бы въ лицѣ его минныхъ силъ, которыя, конечно, должны были его атаковать. Въ моментъ же паденія крѣпости, которое приближалось съ неумолимой быстротой, онъ сохранялъ за собой возможность затопить броненосецъ на глубинѣ моря и тѣмъ спасти его отъ печальной участи стать трофеемъ врага.

Въ то время, какъ "Севастополь" и "Отважный" при отраженіи атакъ не должны были открывать своихъ прожекторовъ, чтобы не давать японцамъ прицѣльныхъ точекъ для минъ, обоимъ миноносцамъ, напротивъ, Эссеномъ была дана задача непрерывно освѣщать ими свои сектора моря, способствуя, вмѣстѣ съ береговыми прожекторами, стрѣльбѣ кораблей и батарей.

Командиръ "Бойкаго" (по словамъ Вахтина) говорилъ, что миноносцамъ было при этомъ сказано, что въ случаѣ если про-

жекторъ какого-нибудь изъ нихъ прекратитъ освѣщеніе, то береговыя батареи должны будутъ заключить, что миноносецъ поврежденъ и открыть огонь по тому мѣсту гдѣ онъ находился. Такимъ образомъ они рисковали быть обстрѣляными своими, даже если бы прожекторъ выключился случайно. Это звучитъ настолько странно, что можно думать, что тутъ вкралось какое то недоразумѣніе. Послѣ всего пережитаго въ тѣ дни нельзя удивляться ошибкамъ памяти ихъ участниковъ, особенно по истеченіи долгихъ лѣтъ.

Мнѣ самому не разъ случалось ловить себя на невольномъ искаженіи ея фактовъ, казавшимися непреложными до того момента, пока какое нибудь документальное доказательство этого искаженія не обнаруживало. Видѣнное нерѣдко сливается со слышаннымъ, впослѣдствіи настолько крѣпко, что ихъ почти невозможно бываетъ отдѣлить одно отъ другого.

АТАКИ НА СЕВАСТОПОЛЬ.

Въ ночь на 10-е декабря послѣдовала первая, довольно нерѣшительная минная атака. Повидимому, выходъ "Севастополя" изъ порта былъ для Японскаго Командованія настолько неожиданнымъ, что потребовалось время на стягиваніе большихъ минныхъ силъ.

Видѣвшій ее съ берега, откуда онъ оперировалъ прожекторами, Титовъ, такъ описываетъ атаку въ своихъ воспоминаніяхъ.

"Погода была очень непривѣтливая. Дулъ холодный вѣтеръ и шелъ крупный снѣгъ. Тяжелыя низкія тучи покрывали все небо. Видимость была настолько плохая, что, несмотря на то, что суда стояли близко отъ берега, можно было съ трудомъ разсмотрѣть только "Севастополь". Въ свѣтѣ прожекторовъ мелькала непроницаемая для глаза снѣжная пелена. . . . Вдругъ въ свѣтѣ одного изъ прожекторовъ вырисовался силуэтъ японскаго миноносца. Сразу же на судахъ была пробита тревога и былъ открытъ огонь. Миноносецъ шелъ полнымъ ходомъ и выпустивъ мину, повернулъ въ море и скрылся. . . Снѣгъ продолжалъ падать всю ночь и только къ утру слегка прояснило. Въ это время вдругъ съ юга показались два японскихъ миноносца, которые полнымъ ходомъ шли къ Бѣлому Волку. Приблизившись, одинъ изъ миноносцевъ началъ обстрѣливать прожекторъ, а второй выпустилъ мину, которая прошла въ непосредственной близости отъ "Сторожевого" и взорвалась на берегу. Сдѣлавъ свое дѣло

миноносцы тѣмъ же ходомъ повернули въ море и скрылись. Въ эту ночь непріятель больше не показывался.

Въ слѣдующую ясную ночь, когда послѣ полуночи луна уже зашла, японцы вновь атаковали наши суда, проходя въ кильватерной колоннѣ на значительномъ разстояніи. Ни одна изъ выпущенныхъ минъ не попала въ цѣль. Многія взрывались о прибрежныя скалы. Другія были на утро найдены на берегу и разоружены."

* * * * * *

Эти двѣ ночи я, состоя въ штабѣ адмирала Лощинскаго, находился на "Отважномъ". Несмотря на грохотъ орудій и взрывы минъ у берега, общая картина казалась скорѣе какимъ-то красивымъ и жуткимъ ночнымъ смотромъ, чѣмъ подлинной морской битвой. Одинъ за другимъ выростали въ лучахъ прожекторовъ силуэты атакующихъ миноносцевъ, вскипало вокругъ нихъ море бѣлыми фонтанами воды отъ осыпающихъ ихъ снарядовъ и вновь окутывала очередного ночная темень. И, вотъ, одинъ изъ явныхъ примѣровъ обмана памяти: всю жизнь хранила она картину нашего миноносца, бросившагося въ контръ-атаку, и, связавъ ее съ послѣдующимъ награжденіемъ командира "Сторожевого" Георгіевскимъ крестомъ (а самъ Непенинъ никогда не любилъ говорить о своихъ подвигахъ), очевидно создала сама въ себѣ миѳъ о томъ, чего на дѣлѣ вовсе не было. Разрушила же его только Орденская Грамота, увидѣть которую довелось лишь на глубокомъ склонѣ лѣтъ жизни. Но странная вещь: вотъ и другой наблюдатель — съ берега — Титовъ, тоже вспоминаетъ, что «одинъ былъ взорванъ миной, пущенной со "Сторожевого", и быстро затонулъ». А между тѣмъ, будь, это такъ, то, конечно, Эссенъ представилъ бы Непенина къ награжденію, въ строгомъ согласіи со Статутомъ, Георгіемъ 4-й ст. именно за это, тогда какъ Грамота говоритъ о совершенно другомъ, Очевидно, что ни Эссенъ, ни самъ Непенинъ этого успѣха "Сторожевому" никогда не приписывали. И того, что казалось несомнѣннымъ по крайней мѣрѣ двумъ участникамъ этой ночи, на самомъ дѣлѣ вовсе не было.

Зато другой, самъ по себѣ незначительный фактъ этой ночи глубоко врѣзался въ мою память съ такой ясностью, что, вспоминая его, я до мельчайшихъ подробностей вижу все, такъ какъ будто это случилось вчера. Въ сѣть укрѣпленнаго у носовой бочки "Отважнаго" бона попала мина. Не взорвавшись, но продолжая работать винтомъ, она прижала сѣть почти къ самому борту лодки и, злобно щелкая, словно хищное животное зубами, своими

противусѣтевыми ножницами старалась перегрызть мѣшавшую ей проникнуть къ добычѣ проволоку.

Съ двумя матросами, дѣйствуя большимъ крюкомъ, напрасно старались мы оттолкнуть ее прочь, пока, наконецъ, израсходовавъ весь свой воздухъ, не повисла она безпомощно въ сѣти какъ огромная рыба. Когда разсвѣло она была осторожно отбуксирована къ берегу и тамъ ее разоружили.

* * * * *

Еще три ночи продолжали японцы свои упорныя безрезультатныя атаки, неся при этомъ существенныя потери. *)

Особымъ упорствомъ отличались третья и пятая атаки глубокой ночью съ 11-го на 12-е и съ 13-го на 14-е декабря.

«Миноносцы не шли въ опредѣленномъ направленіи» разсказываетъ про послѣднюю Титовъ. «Они неожиданно показывались то слѣва, то справа со стороны Ляотешаня, то прямо съ моря. Проходя полнымъ ходомъ они выпускали мины, стрѣляя въ то же время изъ орудій, какъ по судамъ такъ и по батареямъ и прожекторамъ. Выпустивъ мины, они быстро уходили въ море и тамъ, внѣ прожекторовъ, развертывались, очевидно снова возвращались къ бухтѣ, и возобновляли атаку. Ослѣпленные прожекторами, находясь подъ сильнымъ огнемъ японцы не могли хорошо стрѣлять минами. Многія изъ нихъ взорвались на берегу, много запуталось въ сѣтевыхъ загражденіяхъ. Дорого обошлась японцамъ эта минная атака. Были ясно видны попаданія нашей артиллеріи въ непріятельскіе миноносцы. Одинъ миноносецъ быстро затонулъ послѣ попаданія въ него тяжелаго снаряда съ "Севастополя". Другія тонули получивъ нѣсколько снарядовъ.»

Сто восемдесятъ минъ было выпущено японцами въ эти пять ночей и ни одна изъ нихъ не поразила ни одного изъ нашихъ кораблей.

Сѣтевыя загражденія, даже въ такой слабой мѣрѣ какъ онѣ имѣлись въ бухтѣ Бѣлаго Волка, вполнѣ себя оправдали. И легко видѣть, что если бы эта простая предосторожность была принята въ дни, предшествовавшіе началу войны, то и весь исходъ ея могъ быть другимъ.

---

*) 11-го декабря Адм. Лощинскій спустилъ свой флагъ на "Отважномъ" и его штабъ былъ перенесенъ на берегъ, вслѣдствіе чего я лично дальнѣйшія атаки могъ наблюдать лишь издали съ берега.

Хотя уже 1-го декабря адмиралъ Того смогъ донести Императору, что Русская Портъ-Артурская эскадра перестала существовать, все же, какъ можно было видѣть изъ этихъ упорныхъ атакъ, выходъ "Севастополя" изъ порта въ высшей степени взволновалъ японское высшее командованіе. Это подтверждается и японскими офиціалными источниками, сообщающими о настойчивыхъ требованіяхъ предъявлявшихся Того со стороны Генеральнаго Штаба о скорѣйшемъ уничтоженіи этого броненосца. И специально для этой цѣли Того объединилъ **всѣ** свои минныя силы подъ командой капитана 1-го ранга Имаи, приказавъ ему эту задачу выполнить **во что бы то ни стало.**

Потерпѣвъ неудачу въ предшествовавшихъ попыткахъ выполнить это заданіе лобовыми атаками съ моря, Имаи на разсвѣтѣ 15-го декабря прибѣгъ къ превосходному тактическому маневру. Бросивъ свой лучшій 9-й отрядъ изъ четырехъ большихъ миноносцевъ въ атаку съ моря, онъ одновременно послалъ съ зюйда вдоль высокаго скалистаго берега Ляотешаня два небольшихъ миноносца*). Пользуясь мертвымъ угломъ освѣщенія береговыхъ прожекторовъ съ одной стороны и отвлеченіемъ вниманія, какъ этихъ послѣднихъ, такъ и находившагося въ этомъ районѣ "Сторожевого", атакой съ моря, эти два миноносца приблизились къ мѣсту расположенія нашихъ судовъ на дистанцію миннаго выстрѣла и выпустили свои мины.

За отсутствіемъ сѣтевыхъ огражденій въ этомъ направленіи двѣ изъ минъ попали въ цѣль. Одна взорвалась подъ кормой "Севастополя". Броненосецъ сѣлъ на корму, но не затонулъ, и къ утру подтянулся къ берегу на болѣе отмелое мѣсто.

Вторая мина взорвалась въ носовой части "Сторожевого", по прожектору котораго, мѣшавшему атакѣ, она, очевидно, и была выпущена. Несмотря на то, что носовая часть миноносца была разрушена, непроницаемыя переборки его еще нѣкоторое время задержали проникновеніе воды въ жизненныя части судна и, оставаясь на плаву, "Сторожевой" продолжалъ обстрѣливать непріятеля изъ своихъ орудій до самаго конца атаки. Только тогда полузатопленный миноносецъ выкинулся на берегъ. Снявъ съ

*) По воспоминаніямъ Титова, вполнѣ согласныхъ съ моими личными, основанными на разсказахъ другихъ очевидцевъ въ то время, это были минные катера. Однако японскіе источники называютъ ихъ миноносцами, хотя и не даютъ ихъ именъ. Возможно, что это были очень небольшіе миноносцы, имѣвшіе однако минные аппараты болѣе крупнаго діаметра, чѣмъ наши, минные катера "Пересвѣта" и "Побѣды", несшіе 10" мины. Возможно, также что неточность номенклатуры вкралась въ переводъ съ японскаго.

него все вооруженіе для передачи на фронтъ, Непенинъ его окончательно уничтожилъ.

Разсматривая дѣйствія стоявшихъ въ бухтѣ судовъ во время отраженія этихъ атакъ, легко видѣть, что всѣ они равно принимали въ этомъ дѣлѣ посильное участіе.

Ни одинъ изъ ихъ командировъ не могъ претендовать безспорно на какой либо имъ достигнутый исключительный успѣхъ, вродѣ, напримѣръ, потопленія одного изъ непріятельскихъ миноносцевъ.

Правда, командиръ "Бойкаго" считалъ, что ему удалось взорвать одинъ изъ нихъ миной и что на утро былъ даже виденъ на рейдѣ миноносецъ оставленный своею командой. *) Но опубликованныя официальныя японскія данныя этого не подтвердили.

Эссенъ, въ качествѣ начальника этого отряда судовъ, представившій ихъ офицеровъ къ наградамъ, счелъ справедливымъ представить къ награжденію высшей военной наградой — Георгіевскимъ крестомъ только одного командира "Сторожевого" лейтенанта Адріана Непенина.

Какъ видно изъ приведенной уже Орденской Грамоты, основной заслугой послѣдняго являлось не уничтоженіе, или даже только выводъ изъ строя какого либо изъ атаковавшихъ миноносцевъ. Хотя повреждено ихъ, какъ было удостовѣрено впослѣдствіи, было не мало, а одинъ даже былъ потопленъ, судить въ обстановкѣ ночного боя о томъ, какому именно кораблю или батареѣ слѣдовало приписать тотъ или иной успѣхъ, было совершенно невозможно.

Боевое отличие Непенина Эссенъ, какъ это видно изъ Грамоты, видѣлъ не въ такомъ красочномъ результатѣ, а исключительно въ мужественномъ выполненіи до конца поставленной его миноносцу задачи.

И дѣйствително. Въ ночь съ 14-го на 15-е декабря "Сторожевой", обнаруживъ дѣйствіями своихъ прожекторовъ атакующаго непріятеля и продолжая, несмотря на открытую по нему стрѣльбу изъ орудій и выпущенныя мины, освѣщать его, сильно способствовалъ этимъ успѣшному отраженію атаки. А на слѣдующую ночь, самоотверженно жертвуя собою, онъ, тѣмъ же путемъ, привлекаетъ на себя направленную противъ "Севастополя" атаку и, не взирая на полученый имъ смертельный ударъ миной, не прекращаетъ стрѣльбу по врагу до самого конца атаки.

*) Вахтинъ. "Датчанка въ морскомъ бою".

Каждый воинскій подвигъ выявляетъ основныя черты его совершившаго.

Атака "Сильнаго" и "Рѣшительнаго" противъ японскихъ пароходовъ заградителей въ ночь на 27-е марта подъ градомъ снарядовъ своихъ собственныхъ кораблей и батарей—была красивымъ жестомъ легко воспламеняемыхъ натуръ Криницкаго и Рощаковскаго.

Подвигъ Непенина другого порядка. Это результатъ твердаго сильнаго характера, сохраняющаго полное спокойствіе въ самыхъ тяжелыхъ обстоятельствахъ боя, благотворно дѣйствующаго на подчиненныхъ и побуждающаго каждаго точно и четко нести свою боевую работу.

И чуткій къ мужеству людей Эссенъ, эту черту тогда впервые въ Непенинѣ оцѣнившій, на всю свою жизнь сохранилъ свое высокое къ нему довѣріе и уваженіе.

Наблюдателю массовой ночной минной атаки, очевидно, совершенно невозможно слѣдить за результатами стрѣльбы по атакующимъ миноносцамъ. Внезапно возникающіе изъ темноты въ яркихъ лучахъ прожекторовъ ихъ силуэты, на короткое время окружаемые всплесками рвущихся о воду снарядовъ и вновь поглощаемые пеленой ночи, проходятъ передъ его взоромъ словно живущіе одинъ краткій мигъ призраки. Едва родившись изъ тьмы снова, одинъ за другимъ, исчезаютъ они въ ней, оставляя впечатлѣніе своей гибели въ пучинѣ моря. Естественное же горячее желаніе каждаго принимающаго участіе въ отраженіи атаки видѣть свой успѣхъ подсознательно дополняетъ это впечатлѣніе, хотя и воображаемой, но отчетливой картиной дѣйствительной гибели врага.

Только этимъ можно объяснить то, что многіе, даже въ относительно спокойной обстановкѣ съ берега, видѣвшіе всѣ эти атаки, говорили о гибели въ тѣ ночи свыше десятка японскихъ миноносцевъ.

Между тѣмъ официіальныя японскія данныя говорятъ другое. Согласно имъ потери атаковавшихъ выразились въ слѣдующихъ цифрахъ.

Лишь одинъ миноносецъ—(№42), потерявъ ходъ отъ пораженій, былъ разстрѣлянъ; пять — (№ № 19 и 60, "Цубаме", "Аотака" "Кари") были уведены на буксирѣ и надолго выведены изъ строя и пять (№ № 41, 56, 58, 62 и 64) получили по нѣсколько попаданій, принесшихъ серьезныя поврежденія. О болѣе мелкихъ поврежденіяхъ миноносцевъ, равно какъ и о потеряхъ въ

личномъ составѣ минныхъ силъ во время этихъ атакъ эти отчеты, конечно, могутъ и не говорить. Но совершенно невозможно представить себѣ, какъ думаютъ нѣкоторые, чтобы Японское Правительство скрывало потери своихъ силъ даже долгое время спустя по окончаніи войны. Напротивъ, — отдавая должную честь врагу за его доблесть и указывая какими тяжелыми жертвами досталась Японіи побѣда надъ Россіей, — Японія тѣмъ самымъ возвеличивала доблесть своихъ собственныхъ героевъ, памяти которыхъ она воздвигла особый храмъ, ставшій центромъ народной славы. И въ этомъ храмѣ были начертаны не только имена людей, но и кораблей и частей арміи, въ составѣ которыхъ они положили свою жизнь за Императора и Японію.

Все же, и безъ всякихъ преувеличеній японскихъ потерь, должно признать, что своимъ выходомъ въ бухту Бѣлаго Волка "Севастополь" нанесъ серьезныя раны ихъ флоту, особенно если принять во вниманіе и побочные результаты.

Усиливъ и стянувъ тѣснѣе блокаду Портъ-Артура, чтобы воспрепятствовать "Севастополю" прорвать ее, японскіе крейсера вынуждены были оперировать въ районѣ разновременно поставленныхъ русскихъ минныхъ загражденій. На одномъ изъ нихъ, поставленномъ съ миноносца "Сердитый" лейтенантомъ А. В. Колчакомъ, получившимъ въ награду за это прогремѣвшее затѣмъ въ дни революціи Золотое Георгіевское Оружіе, взорвался и погибъ почти со всей своей командой крейсеръ "Такасаго", а на другомъ подорвался крейсеръ "Акаси".

Несмотря на то, что "Севастополь" не затонулъ, японцы, очевидно, были настолько увѣрены въ его серьезномъ поврежденіи, что прекратили дальнѣйшія атаки. А, между тѣмъ, Эссенъ неустанно продолжалъ борьбу съ врагомъ до самого конца.

«Утромъ Н. О. Эссенъ вызвалъ меня на "Севастополь", —разсказываетъ инж.-мех. Титовъ. — Я засталъ его такимъ же, какимъ онъ былъ всегда: бодрымъ, энергичнымъ. Очень привѣтливо встрѣтивъ меня, онъ сказалъ, что прожектора много ему помогли, но что прожекторъ сзади Бѣлаго Волка нужно отнести въ сторону, такъ какъ иногда онъ освѣщалъ броненосецъ. Съ присланой мнѣ командой я поспѣшилъ выполнить его желаніе».

Минная пробоина была задѣлана и, такъ какъ минныя атаки болѣе не возобновлялись, то броненосецъ въ теченіе еще пяти дней велъ стрѣльбу перекиднымъ огнемъ по позиціямъ противника, которой была уничтожена одна батарея противника, разрушены его окопы и т. п.

1-го января 1905 года пала позиція Орлинаго Гнѣзда. Послѣдними оставившими ее были фельдфебель и матросъ съ "Побѣды", вынесшіе съ собою тяжело раненаго командира своей роты лейтенанта С. Н. Тимирева.

Это рѣшило судьбу крѣпости. Генералъ Фокъ донесъ Стесселю, что она болѣе держаться не можетъ и послѣдній выслалъ парламентеровъ для переговоровъ о ея сдачѣ.

Получивъ совершенно неожиданно отъ адмирала Виренъ распоряженіе выполнить секретный приказъ объ уничтоженіи судовъ, Эссенъ свезъ на берегъ лишнюю команду и, выйдя на глубину, открылъ кингстоны. Когда корабль сталъ тонуть всѣ люди перешли на "Силачъ". Вслѣдъ за "Севастоплемъ" погрузился въ море и "Отважный". Изъ всей группы судовъ бывшихъ въ бухтѣ Бѣлаго Волка одному "Бойкому" удалось спастись отъ гибели и уйти въ Циндао, гдѣ онъ и былъ интернированъ.

БЛОКАДОПРОРЫВАТЕЛИ.

Какъ уже было сказано вмѣстѣ съ "Бойкимъ" благополучно ушли въ нейтральные порта и еще четыре миноносца. Удалось это и нѣсколькимъ миннымъ и даже небольшимъ судовымъ катерамъ.

Разумѣется это еще не доказываетъ, что, если бы даже всѣ большіе корабли не отдали на фронтъ почти всѣхъ своихъ людей, то и имъ удалось бы прорвать блокаду, какъ это могли дѣлать быстроходные миноносцы уже и раньше. Все же на лицо имѣются примѣры, доказывающіе, что, несмотря на полное господство японскаго флота на морѣ, на тѣсноту блокады имъ Портъ-Артура, на отлично поставленный японскій шпіонажъ въ портахъ Дальняго Востока и Индійскаго океана и непрерывное крейсерство вспомогательныхъ судовъ въ водахъ Желтаго моря, охранявшихъ коммуникаціонныя линіи японской арміи, прорывы блокады даже извнѣ въ портъ, могли имѣть а иногда и имѣли, успѣхъ.

Такъ Русскій Консулъ въ Чифу Тидеманъ организовалъ связь съ крѣпостью при посредствѣ китайскихъ джонокъ, которая, несмотря на доходившія до 10-15 процентовъ потери, добросовѣстно поддерживалась китайцами, привлекаемыми какъ хорошимъ денежнымъ вознагражденіемъ, такъ и серебряными медалями, выдававшимися удачно выполнившимъ заданіе. Только самое тщательное наблюденіе со стороны японцевъ за портомъ и побережьемъ эту линію связи наконецъ порвало.*)

*) Д. Никитинъ (Фокагитовъ) "Въ Чифу въ дни войны". Сборникъ "Портъ-Артуръ."

Пришлось для доставки важнѣйшихъ депешъ использовать миноносцы. Такъ "Лейтенантъ Бураковъ" подъ командой лейтенанта С. Долгобородова дважды доставлялъ ихъ въ Инкоу и благополучно возвращался съ обратной почтой.

Въ связи съ выходомъ Эскадры для прорыва во Владивостокъ 10-го августа въ Чифу былъ посланъ съ депешами "Рѣшительный", получившій, однако, распоряженіе не возвращаться въ Портъ-Артуръ, а интернироваться въ этомъ порту, отдавшись подъ покровительство китайскихъ властей. Можно думать, что онъ могъ бы легко прорваться и обратно, такъ какъ въ этотъ моментъ японскій флотъ былъ занятъ несравненно большимъ чѣмъ судьбой одного миноносца. Но, въ результатѣ этой несбыточной надежды на уваженіе японцевъ къ нейтралитету Китая и лояльность самихъ китайскихъ властей, разоруженный "Рѣшительный" былъ захваченъ двумя японскими миноносцами. Не спасла его отъ этой печальной участи даже героическая попытка минера Валовича утопить, по приказанію лейтенанта Рощаковскаго, миноносецъ, взорвавъ сохранившіеся по разоруженіи въ носовомъ погребѣ подрывные патроны, выполненная имъ цѣною своей жизни.

Не дешево достался японцамъ этотъ призъ. Болѣе 20-ти человѣкъ изъ ихъ призовой команды погибло отъ этого взрыва. И, пользуясь возникшей при этомъ среди нея паникой, безоружная русская команда бросилась въ воду и большинство ея достигло вплавъ берега. Все же, несмотря на развороченный носъ, "Рѣшительный" былъ уведенъ врагомъ на буксирѣ и впослѣдствіи вступилъ въ ряды его флота. *)

Послѣдняя, незадолго до сдачи крѣпости, доставка депешъ въ Чифу была выполнена 29-го декабря лейтенантомъ Елисѣевымъ, на вельботѣ подъ парусами. И наконецъ "Статный" доставилъ туда же знамена и архивы наканунѣ сдачи.

Всѣ эти прорывы блокады для сношеній отрѣзанной крѣпости съ внѣшнимъ міромъ были, безспорно, весьма важны и стоили даже тѣхъ жертвъ, которыя были принесены на это дѣло.

Но, по мѣрѣ развитія затяжной борьбы за ея существованіе, все болѣе и болѣе ощущалась въ ней потребность и помощи извнѣ. Не говоря уже о колоссальномъ расходованіи боевыхъ припасовъ, запасъ которыхъ лишь въ очень незначительной степени и только для болѣе мелкихъ калибровъ по мѣрѣ силъ пополнялся

*) Д. Никитинъ (Фокагитовъ). Миноносецъ "Рѣшительный". Сборникъ "Портъ-Артуръ"

импровизированными работами порта, острая нужда все сильнѣй ощущалась и въ свѣжей провизіи, и въ перевязочныхъ матеріалахъ, и въ медикаментахъ для борьбы съ развивавшимися эпидеміями, главнымъ образомъ – цинги.

Однако попытокъ оказать такую помощь путемъ прорыва блокады съ моря за всѣ девять мѣсяцевъ тѣсной осады крѣпости было сдѣлано всего три, изъ которыхъ только одна, предпринятая съ чисто коммерческой цѣлью, имѣла успѣхъ.

Въ концѣ октября или въ началѣ ноября, на периферіи Внѣшняго рейда появился коммерческій пароходъ подъ Англійскимъ флагомъ, сигналомъ вызывавшій лоцмана.

Встрѣченный, осмотрѣнный и введенный на Внѣшній рейдъ "Кингъ-Артуръ", оказался трампомъ около 5.000 тоннъ.

Кажется, что само имя парохода привело капитана къ мысли попытать счастья прорваться въ заблокированный Портъ-Артуръ. Былъ ли онъ единоличнымъ его собственникомъ и шелъ въ эту авантюру на собственный рискъ и страхъ, или же былъ кѣмъ то зафрахтованъ, не знаю. Во всякомъ случаѣ мотивомъ ея была исключительно нажива.

Нагрузившись въ одномъ изъ портовъ Индіи (кажется въ Калькутѣ), имѣя коносаментъ на одинъ изъ нейтральныхъ портовъ Китая и всю команду, за исключеніемъ командного состава, изъ индусовъ, "Кингъ-Артуръ", не заходя ни въ одинъ изъ попутныхъ портовъ, прошелъ въ Желтое море, держась китайскаго берега и пройдя Шантунгскій полуостровъ, взялъ курсъ прямо на Портъ-Артуръ.

Смѣлость города беретъ, говоритъ пословица, и, безпрепятственно пройдя черезъ зону крейсерства блокирующихъ судовъ въ ночное время, онъ къ разсвѣту оказался у цѣли.

Во избѣжаніе возможности шпіонажа съѣздъ кого бы то ни было на берегъ былъ воспрещенъ и пароходъ разгружался на Внѣшнемъ рейдѣ, что со стороны капитана не вызвало ни малѣйшихъ возраженій.

Хотя грузъ его, оказавшійся исключительно мукой, и вызвалъ большое разочарованіе, т. к. въ тотъ моментъ запасы ея въ порту и интендантствѣ были еще весьма значительны, все же онъ весь былъ принятъ портомъ безъ всякаго торга. По разгрузкѣ капитанъ заявилъ, что намѣренъ выйти въ море утромъ. А на предупрежденіе, что его захватятъ японцы, онъ преспокойно отвѣтилъ, что это ему безразлично. Этимъ рейсомъ онъ съ лихвой окупилъ старый пароходъ. Экипажу, какъ Британскимъ подданнымъ, лично

ничто не угрожаетъ, да и неизвѣстно еще рѣшатся ли японцы конфисковать и самый пароходъ.

Дальнѣйшая судьба "Кингъ-Артура" неизвѣстна и сами имена парохода и капитана остались неотмѣченными исторіей. Руководившій послѣднимъ, или его арматорами, мотивъ наживы обычно считается низменнымъ и не вызываетъ чувства уваженія. Но исторія народовъ полна именами вождей, политическихъ и военныхъ, ведшихъ кровавыя войны и по корыстнымъ и даже по еще болѣе низкимъ мотивамъ, а карта земного шара пестритъ географическими названіями въ честь авантюристовъ, грабившихъ и истреблявшихъ цѣлые народы и племена. Не брезговали грабежомъ даже и рыцари Крестовыхъ Походовъ, въ погонѣ за наживой клавшіе свои буйныя головы.

Корысть — великая движущая сила. И, быть можетъ, если бы на крючокъ помощи осажденному и заблокированному Портъ-Артуру были подвѣшены жирные золотые червячки, то нашлось бы немало охотниковъ его клюнуть, даже рискуя собственной своей головой.

Удайся же своевременный прорывъ блокады хотя бы одному-двумъ средняго тоннажа пароходамъ, нагруженнымъ дѣйствительно нужнымъ грузомъ, какая бы это была помощь и въ матеріальномъ и въ моральномъ отношеніяхъ всему гарнизону крѣпости, жадно ловившему всякій намекъ на то, что тамъ, на далекой родинѣ, о немъ не забыли, что ему помогаютъ, его поддерживаютъ.

Надо отдать справедливость, — Командующій Флотомъ вице-адмиралъ Скрыдловъ и его штабъ это прекрасно сознавали и попытка такого рода предпринималась дважды — въ октябрѣ и декабрѣ 1904 года.

Для этой цѣли былъ назначенъ реквизированный во Владивостокѣ въ началѣ войны и обращенный въ военный транспортъ датскій пароходъ водоизмѣщеніемъ въ 2.000 тоннъ съ ходомъ въ 8–9 узловъ, въ командованіе которымъ вступилъ Флагманскій Штурманъ Штаба Командующаго лейтенантъ А. В. Веселаго. Офицерскій составъ — четыре вахтенныхъ начальника (два изъ строевого состава и два прапорщика) и два механика (прапорщики флота) и команда въ числѣ 45-ти человѣкъ, были набраны изъ охотниковъ.

Нагруженный не только мукой, но и снарядами для орудій среднихъ калибровъ, медикаментами, теплой одеждой и, даже, крѣпкими напитками — словомъ дѣйствительно необходимыми предметами, транспортъ, выйдя изъ Владивостока 17-го октября

благополучно прошелъ въ океанъ проливомъ Ла-Перуза и дошелъ до параллели Іокохама. Однако, попавъ здѣсь въ тайфунъ, потерявъ до 20 процентовъ команды увѣчными, и будучи вынужденъ выбросить за бортъ нагроможденные на верхней палубѣ мѣшки съ запаснымъ углемъ, повернулъ назадъ и, снова никѣмъ не обнаруженный, тѣмъ же путемъ вернулся во Владивостокъ.

Въ серединѣ декабря тотъ же транспортъ вновь вышелъ въ море для повторенія операціи и, обогнувъ Японію, подошелъ къ Китайскому берегу. Пройдя Шантунгскій полуостровъ и слѣдуя между берегомъ и островами Міяо-Тао онъ вошелъ въ Печилійскій заливъ и, повернувъ на остъ, около полуночи 31-го декабря приблизился къ берегу Квантунга на параллели Портъ-Артура. Уже виденъ былъ огонь тяжелыхъ орудій крѣпости и цѣль похода казалась такой близкой, когда четыре японскихъ сторожевыхъ судна, находившіяся у южной оконечности Ляотешаня, стали свѣтить прожекторами. Уклонившись отъ нихъ къ весту и вновь обогнувъ съ зюйда острова Міао-Тао, транспортъ легъ прямо на Портъ-Артуръ, но былъ замѣченъ вышедшимъ отъ этихъ островъ небольшимъ сторожевымъ судномъ, начавшимъ сигналить прожекторомъ. Съ моря по курсу отвѣтили такимъ же сигналомъ и вскорѣ оттуда показалось другое такое же судно.

Увидѣвъ, что онъ обнаруженъ, Веселаго рѣшилъ идти въ Циндао, надѣясь погрузиться тамъ бывшимъ на исходѣ углемъ и повторить попытку прорыва , выбравъ менѣе ясную ночь. Но на слѣдующій день туда же пришли прорвавшіеся изъ Портъ-Артура миноносцы, сообщившіе о паденіи крѣпости *).

Къ счастью для транспорта и его личнаго состава сами японцы воспрепятствовали ему войти туда въ предсмертныя ея минуты. Но, разсматривая эту операцію, нетрудно видѣть, что, несмотря на непригодныя средства, съ которыми она была предпринята (а лучшихъ во Владивостокѣ, повидимому, не было), на крайній рискъ похода этого небольшого тихоходнаго и съ недостаточнымъ запасомъ угля судна вокругъ Японіи въ бурное время года, и,

*) Приведенное краткое описаніе этихъ двухъ замѣчательныхъ по дерзости замысла и борьбѣ со стихіей походовъ небольшого и тихоходнаго транспорта, въ то время носившаго имя «№ 5», а послѣ войны передѣланнаго въ минный заградитель «Монгугай», составлено по воспоминаніямъ кап. 1 р. П. О. Шишко, любезно подѣлившимся ими съ авторомъ. Исполнявшій должность Старшаго Офицера мичманъ Шишко и Вахтенный Начальникъ мичманъ В. В. Нилендеръ приняли участіе въ обоихъ походахъ. Всѣ же прапорщики и команда, за исключеніемъ матроса старовѣра Пленкова, везшаго въ Портъ-Артуръ «свою» Чудотворную Икону, отъ вторичнаго похода уклонились и были замѣнены новыми охотниками изъ тѣхъ же категорій. (Б. Д.)

наконецъ, на длительное его крейсерство въ Печилійскомъ заливѣ у островов Міао–Тао, служившихъ опорнымъ пунктомъ японскихъ сторожевыхъ судовъ наблюдавшихъ за сообщеніями съ Чифу, эта смѣлая попытка едва не увѣнчалась полнымъ успѣхомъ.

Все это еще болѣе утверждаетъ въ мысли, что удачный прорывъ блокады пароходомъ "Кингъ Артуръ" отнюдь не являлся результатомъ исключительно счастливой игры случая.

При болѣе широкой и разумной постановкѣ такихъ операцій и соотвѣтствующихъ средствахъ выполненія процентъ успѣха могъ быть достаточно большимъ, чтобы оправдать всѣ усилія и расходы.

Имѣлся на лицо и прекрасный элементъ молодыхъ офицеровъ нашего военнаго и коммерческаго флота и достаточное число иностранныхъ коммерческихъ моряковъ, которыхъ можно было привлечь къ этой службѣ. Исторія Русскаго флота знаетъ много примѣровъ полезной службы такихъ иностранцевъ со временъ Петра Великаго.

Портъ–Артуръ съ укрывшейся въ немъ эскадрой безусловно стоилъ затратъ даже многихъ милліоновъ рублей за каждый мѣсяцъ его дальнѣйшаго существованія.

Удерживая у своихъ стѣнъ цѣлую Японскую армію и вынуждая ихъ флотъ непрерывно нести службу въ Желтомъ морѣ, этотъ отрѣзанный отъ внѣшняго міра уголокъ Китайской земли подъ Русскимъ Флагомъ, своимъ сопротивленіемъ врагу помогалъ сосредоточенію нашей арміи въ Манджуріи и мѣшалъ ему отвести весь свой флотъ въ Японію для ремонта и перевооруженія ко дню встрѣчи со Второй Тихоокеанской Эскадрой, долженствовавшей снять эту душившую его блокаду.

КОНЕЦЪ «СТОРОЖЕВОГО»

Покончивъ съ работами по разоруженію миноносца Непенинъ со всей командой переходитъ на посыльное судно "Забіяка". Боевая служба "Сторожевого" закончилась. Но злой рокъ не пощадилъ и тутъ одного изъ его офицеровъ. Изъ сохранившагося въ бумагахъ Непенина письма отца мичмана Сергѣя Воронцова–Вельяминова можно судить о той душевной драмѣ, которую пережилъ и самъ Непенинъ въ связи съ роковой безсмысленностью гибели этого славнаго юноши, котораго онъ видимо полюбилъ какъ родного сына.

Посланный по распоряженію Штаба Эскадры на фронтъ незадолго передъ паденіемъ крѣпости Воронцовъ – Вельяминовъ

еще 3-го января т. е. на третій день послѣ капитуляціи, смогъ послать отцу телеграмму о томъ, что онъ живъ и здоровъ, а на слѣдующій день шрапнельнымъ снарядомъ, очевидно выпущеннымъ по русскимъ позиціямъ какимъ то ошалѣлымъ командиромъ японской батареи, онъ былъ убитъ.

«Спасибо Вамъ за все», писалъ Непенину убитый горемъ отецъ въ отвѣтъ на написанное имъ по возвращеніи изъ плѣна письмо. «Я чувствую, что Вы были для него не только начальникомъ, не только другомъ, но и замѣнили ему тѣ отцовскія чувства и отношенія, которыхъ я за 10 тысячъ верстъ не могѣ ему сообщать».

Военная служба вообще тѣсно связываетъ людей между собою, а на миноносцахъ съ ихъ небольшимъ комплектомъ, особенно. Все же такія отношенія командира къ свомъ подчиненнымъ далеко не часто встрѣчаются въ жизни.

Одной изъ характерныхъ чертъ Непенина, которой онъ, вообще, завоевывалъ любовь имѣвшихъ лично съ нимъ дѣло подчиненныхъ — была именно его отеческая заботливость о нихъ, которую особенно чувствовала молодежь. Строго требовательный и порой готовый, вспыливъ, распушить провинившагося, онъ, однако, всегда горой стоялъ за каждаго, кто самъ шелъ къ нему съ открытой душой или съ повинной головой. И служебные интересы каждаго изъ нихъ онъ горячо отстаивалъ. Въ числѣ немногочисленныхъ бумагъ, сохранившихся въ его личномъ архивѣ, есть черновики его рапортовъ, поданныхъ по возвращеніи изъ плѣна на имя контръ-адмирала Лощинскаго и Помощника Начальника Морского Штаба контръ-адмирала Нидермиллера о награжденіи офицеровъ и нижнихъ чиновъ не только "Сторожевого", но и "Выносливаго" и "Расторопнаго" за время короткаго командованія имъ двумя послѣдними. Съ разрѣшенія Нидермиллера онъ повторно представляетъ наградные листы на награжденіе боевыми орденами инженеръ-механика Вейтко, лейтенанта Давыдова, 2-го инженеръ-механика Бернсъ, миннаго квартирмейстера Никитина и др., свидѣтельствуя о заслугахъ «этихъ скромныхъ, доблестныхъ» людей, и не прекращаетъ своихъ ходатайствъ до ихъ полнаго удовлетворенія.

—•—

(Продолженіе слѣдуетъ)

Б. Дудоровъ.

«Замѣченная опечатка»

Въ томѣ XV, 1-2, № 44, отъ апрѣля 1957 года, на страницѣ 36-ой строка 4-я сверху напечатано: «Ежегодно поочередно выходили они...» Слѣдуетъ читать: «Е ж е д н е в н о поочередно выходили они:»

Прочитавъ въ статьѣ контръ-адмирала Б. П. Дудорова «Вице-адмиралъ Непенинъ» (Томъ XV—№ 1-2, стр. 15) замѣтку о сухопутномъ кадетѣ, принявшаго «задолго до японской войны» одного адмирала за «генералъ-аптекаря», мнѣ хочется привести и другой случай, но не совсѣмъ аналогичный.

На Пасху 1916 г. я, кадетомъ Морского Е. И. В. Наслѣдника Цесаревича Корпуса, возвращался домой въ Тифлисъ на праздники. Поѣздъ остановился на большой станціи, уже на Кавказѣ — Минеральныя Воды. Въ корпусной синей голанкѣ, съ узкими бѣлыми погонами, при палашѣ и морской фуражкѣ-безкозыркѣ, я вышелъ на перронъ и сразу столкнулся съ пожилымъ армейскимъ генераломъ, вставъ, по уставу, во фронтъ. — «Что это за форма?» сердито крикнулъ мнѣ генералъ. — «Вы что, музыкантъ?» — «Никакъ нѣтъ, Ваше Превосходительство», отвѣтилъ я, — «кадетъ 5-й роты Морского Е. И. В. Наслѣдника Цесаревича Корпуса.. въ Петербургѣ». Лицо генерала выразило изумленіе. — «Ну, проходите, проходите ..» въ отвѣтъ послышалось мнѣ.

АЛЕКСАНДРЪ ТАРСАИДЗЕ.

ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА

на

“МОРСКІЯ ЗАПИСКИ”

на 1958 г.

16-й годъ изданія

Цѣна 3.00 съ пересылкой.



КРАТКІЙ ОБЗОРЪ ДѢЙСТВІЙ ФЛОТА ПРИ ЭВАКУАЦІИ КРЫМА ВЪ НОЯБРѢ 1920 г.

(Продолженіе)

РѢШЕНІЕ УЧАСТИ ФЛОТА

Поручая при эвакуаціи Крыма Армію, Флотъ и выѣхавшее населеніе покровительству и заботамъ Франціи, Главнокомандующій Русской Арміей, въ своихъ переговорахъ по этому поводу съ представителями Франціи, какъ въ Севастополѣ, такъ и затѣмъ въ Константинополѣ, обязался передать весь казенный тоннажъ военнаго и транспортнаго флота Французскому Правительству для его эксплуатаціи. Вырученныя этой эксплуатаціей средства, какъ и средства отъ реализаціи переданныхъ Франціей нѣкоторыхъ правительственныхъ грузовъ, должны были поступить для покрытія расходовъ, которые Французское Правительство несло по содержанію нашей Арміи и Флота.

Французское Правительство обязывалось вернуть передаваемый ему тоннажъ Россіи, при установленіи въ Россіи конституціоннаго Правительства. Это соглашеніе легло въ основу всѣхъ дальнѣйшихъ переговоровъ по этому вопросу между Русскимъ Главнымъ Командованіемъ и Французскимъ Правительствомъ, какъ въ Константинополѣ, такъ и въ Парижѣ.

19-го ноября Командующій Русской Эскадрой препроводилъ адміралу Дюмениль при письмѣ особый меморандумъ, заключавшій въ себѣ мѣропріятія желательныя принять по вопросу о дальнѣйшей судьбѣ Русскаго Флота, военнаго и транспортнаго, а также его личнаго состава.

Меморандумъ этотъ гласилъ:

1. Временно утративъ возможность служить нашей Родинѣ, мы просимъ дать намъ возможность служить съ тѣмъ же рвеніемъ Франціи и ея народу, которые въ настоящій моментъ оказали намъ столь высокое и гуманное покровительство.

2. Для сохраненія кадроваго состава Флота, всѣ корабли, находящіеся подъ Русскимъ Военнымъ Флагомъ, за исключеніемъ тѣхъ, коимъ будетъ поручена та или иная служба по заданіямъ Французкаго Командованія, сосредоточить въ одномъ изъ Французскихъ портовъ (Бизерта или другой).

3. Для приведенія кораблей въ порядокъ и ихъ ремонта, совершенно необходимо сохранить при флотѣ базу-транспортъ-мастерскую "Кронштадтъ", которая по своему техническому оборудованію и снабженію обезпечитъ ихъ ремонтъ своими наличными матеріалами.

4. При Флотѣ въ его мѣстѣ стоянки желательно сохранить большой транспортъ для проживанія на немъ семействъ офицеровъ и матросовъ, занимающихъ штатныя мѣста на плавающихъ корабляхъ Флота (транс. "Ріонъ", "Добыча").

5. При главной стоянкѣ кораблей нашего Флота желательно обязательно предоставить возможность размѣстить Морской Корпусъ на 500 воспитанниковъ.

6. Всѣмъ офицерамъ Русскаго Флота, которые не получатъ назначенія на нашихъ корабляхъ, выразившихъ къ тому свое согласіе, разрѣшить служить во Французскомъ Флотѣ.

7. На корабляхъ нашего Флота, укомплектованныхъ русскими командами и офицерами, сохранить внутренній распорядокъ по нашему Морскому Уставу.

8. Всѣ правительственныя пароходства (за исключеніемъ частновладѣльческихъ), а также транспорты Морского Вѣдомства, предоставить Французскому Правительству въ эксплуатацію на предметъ полученія средствъ къ содержанію нашего Флота, Арміи и бѣженцевъ.

9. Всѣ транспорты объединить однимъ правленіемъ съ обязательнымъ представительствомъ (не менѣе трехъ) Командующаго Русскимъ Флотомъ.

10. На транспортахъ офицеры и команда остаются русскими.

11. Частновладѣльческія суда передать ихъ владѣльцамъ съ обязательствомъ отчисленія опредѣленнаго процента Французскому Правительству на возмѣщеніе расходовъ по содержанію нашего Флота, Арміи и бѣженцевъ.

Всѣ вышеизложенныя пожеланія имѣютъ цѣлью не растерять тотъ богатый опытъ, который накопленъ въ послѣдней войнѣ съ Германіей, и сохранить кадровый составъ Флота на благо Россіи и ея вѣрныхъ и благородныхъ союзниковъ.

Этотъ меморандумъ былъ Командующимъ Эскадрой Восточнаго Средиземнаго моря, вице-адмираломъ Де-Бонъ препровожденъ въ Парижъ, о чемъ адмиралъ Де-Бонъ письмомъ сообщилъ Командующему Русской Эскадрой.

Въ Парижѣ всѣ переговоры съ Французскимъ Правительствомъ велись уполномоченнымъ Главнокомандующаго П. Б. Струве. Нѣсколько раньше, а именно 18 ноября, Россійскій посолъ въ Парижѣ, Маклаковъ обратился въ Французское Министерство Иностранныхъ Дѣлъ съ нотой. Въ этой нотѣ нашъ Посолъ, отвѣчая Министерству Иностранныхъ Дѣлъ на запросъ представителямъ Правительства Юга Россіи, въ какой мѣрѣ это Правительство могло содѣйствовать покрытію расходовъ, взятыхъ на себя Французскимъ Правительствомъ по эвакуаціи и содержанію Арміи, Флота и населенія, сообщалъ по этому поводу, что Правительство Юга Россіи, какъ оно уже заявляло представителямъ Франціи въ Севастополѣ и Константинополѣ, готово отдать въ залогъ этого новаго довѣрія Французскаго Правительства, всѣ суда, покинувшія Крымъ, а также и другія суда, которыми располагаетъ Правительство Юга Россіи. Относительно списка этихъ судовъ былъ запрошенъ А. В. Кривошеинъ. Кромѣ этого залога, гласила дальше нота, Россійскій Посолъ имѣетъ приказаніе отъ компетентныхъ властей, сообщить о передачѣ Французскимъ представителямъ въ Константинополѣ 15.000 тоннъ угля, погруженнаго на п/х. "Киттенгаунъ", "Маршалъ Френчъ" и "Кіебенгаунъ", стоимость котораго не должна быть меньше 6.000.000 франковъ. Эти пароходы, если еще не пришли, то должны были придти въ Константинополь въ самомъ ближайшемъ времени. Средства, получаемыя отъ реализаціи этого угля французскими властями, должны пойти на покрытіе упоминаемыхъ выше расходовъ, если Французское Правительство не пожелаетъ просто взять себѣ этотъ уголь, употребивъ его стоимость на покрытіе тѣхъ же расходовъ. Единственно что просилъ нашъ Посолъ Французское Правительство, это не отказать въ распоряженіи своимъ агентамъ въ Константинополѣ расходовать получаемыя такимъ путемъ средства въ согласіи съ А.В.Кривошеинымъ, который поставленъ въ необходимость придти на помощь неотложнымъ нуждамъ русскихъ бѣженцевъ, на что онъ телеграфно просилъ срочно выслать ему необходимыя средства.

Наконецъ, Правительство Юга Россіи предлагало обратить на тѣ же расходы по содержанію бѣженцевъ, стоимость военнаго снабженія, пріобрѣтеннаго у Французскаго Правительства и нынѣ ему возвращаемаго, дабы суммы, уплоченныя своевременно за

это снабженіе, могли бы быть тоже обращены на бѣженцевъ. Подъ возвращаемымъ боевымъ снабженіемъ разумѣлось снабженіе, какъ только что купленное и еще не погруженное, такъ и то, которое было уже въ пути или было своевременно спасено. Военнымъ представителямъ генерала Врангеля нужно было сговориться съ Военнымъ Министерствомъ по вопросу о возвращеніи этого военнаго снаряженія. Нота кончалась выраженіемъ отъ имени Правительства Юга Россіи глубокой благодарности за проявленныя Франціей заботы о жертвахъ гражданской войны въ Россіи.

20 ноября на эту ноту Министръ-Президентъ Лейгъ отвѣтилъ нашему Послу письмомъ, въ которомъ говорилъ, что изъ письма Посла онъ видитъ, что Правительство Юга Россіи готово, согласно съ заявленіемъ, сдѣланнымъ представителями этого правительства представителямъ Франціи въ Севастополѣ и Константинополѣ, отдать въ залогъ расходовъ, принятыхъ на себя Франціей по эвакуаціи и содержанію военныхъ и гражданскихъ бѣженцевъ изъ Крыма, суда военнаго и коммерческаго флота этого Правительства. Это соглашеніе подтверждаетъ протколъ, подписанный адмираломъ Дюмениль и г-номъ де-Мартель, а также генераломъ Врангелемъ и Управляющимъ Иностранными Дѣлами Правительства Юга Россіи Татищевымъ, устанавливающій передачу въ распоряженіе Франціи различныхъ судовъ русскаго военнаго и коммерческаго флота какъ залогъ расходовъ, вытекающихъ изъ оказанной помощи эвакуированнымъ изъ Крыма. Принимая къ свѣдѣнію эти согласительные документы, Министръ-Президентъ ставилъ Посла въ извѣстность, что полученное имъ того же 18 ноября письмо указываетъ, что А. А. Нератовъ разсматриваетъ отдачу Русскаго Флота подъ Французскій флагъ какъ желаніе охранить рускій коммерческій флотъ отъ попаданія въ руки большевиковъ. Желая избѣгнуть всякія недоразумѣнія, Министръ-Президентъ просилъ нашего Посла сообщить настоящее его письмо А. А. Нератову. Письмо кончалось, что Правительство Франціи счастливо засвидѣтельствовать всѣмъ русскимъ, оставшимся вѣрными узамъ дружбы, довѣрія и союзу Франціи съ Россіей, чувства симпатіи и вѣрности, которыя оно питаетъ къ Россіи, переживающей столь жестокія испытанія.

Поэтому, по вопросу передаваемого нами Франціи угля, нашъ Военно-Морской Агентъ въ Константинополѣ секретнымъ рапортомъ за №2612/с. по приказанію Командующаго Русской Эскадрой ему донесъ:

1. Уголь, закупленный нами и переданный Французскому Правительству (основаніе—телеграмма П. Струве изъ Парижа отъ 18 ноября за № 1427–А. А. Нератову:–Для Кривошеина. Ссылаюсь на Вашу телеграмму Новицкому № 160 и на мой № 1715/ш, такъ какъ на основаніи порученія, ведя переговоры съ Французскимъ Правительствомъ, мы взяли на себя передъ нимъ обязательство уступить ему 15.000 тоннъ угля на п/х. ”Киттенгаунъ”, ”Маршалъ Френчъ” и ”Кіебенгауенъ” и Французское Правительство приняло рѣшеніе взять на себя эвакуацію при условіяхъ предоставленія ему нами нужныхъ средствъ, передача вышеупомянутаго угля французскимъ властямъ въ Константинополѣ подлежитъ обязательному исполненію съ нашей стороны.) — п/х. ”Джаесхавенъ”-4823 т. америк. угля приходитъ въ Константинополь 6/19 ноября, п/х. ”Маршалъ Френчъ” — 5280 т. америк. угля — 8/21 ноября п/х ”Киттегауенъ” — 5100 америк. угля — 9/22 ноября. Конасаменты на этотъ уголь переданы Французскому порту для разгрузки ихъ.

2. Уголь, закупленный нами, французамъ не переданный и реализуемый нынѣ для полученія валюты:

п/х. „Ильфордъ”	 6005	тоннъ изъ	Америки
„ „Грегоріисъ”	 5158	„ „	Англіи
„ „Біенфезансъ”	 2031	„ „	Америки
„ „Амбатіалосъ”	 7430	„ „	Америки
Всего	.... 20.624	тонны.	

Примѣрная стоимость угля с. и. ф. Севастополь была около 40 долларовъ за тонну, поэтому при реализаціи можно надѣяться получить до 30 дол. за тонну.

Въ этотъ же день 23 ноября Командующій Русской Эскадрой, въ развитіе переговоровъ о дальнѣйшемъ участіи Русскаго Флота, написалъ адмиралу Дюмениль слѣдующее письмо за № 2236:—Въ отвѣтъ на нашъ личный разговоръ, который мы вели о частно-владѣльческомъ пароходствѣ и подъемѣ нѣкоторыми пароходами иностранныхъ флаговъ, мною сегодня было собрано совѣщаніе представителей Русскихъ пароходныхъ предпріятій, въ томъ числѣ Добровольнаго Флота, Русскаго Общества Пароходства и Торговли Русско-Дунайскаго Общества. Означенные представители на мое заявленіе, что въ настоящій моментъ совершенно недопустимъ переходъ русскихъ судовъ подъ чей-либо флагъ, кромѣ французскаго, заявили мнѣ, что ихъ точка зрѣнія слѣдующая:

1. Что суда русскихъ пароходныхъ предпріятій, въ томъ числѣ и Добровольнаго Флота, какъ предпріятія не казеннаго, а общественнаго, должны переходить для прикрытія ихъ отъ захвата большевиками лишь подъ французскій флагъ, но образуя для сего, по усмотрѣнію своихъ правленій, предпріятія по французскимъ законамъ. Переходъ подъ другіе флаги допустимъ лишь въ случаѣ особыхъ исключеній и для судовъ каботажнаго плаванія, которыя въ настоящій моментъ могутъ быть использованы у Сербскихъ береговъ Адріатики, для чего Сербское Правительство требуетъ обязательно подъема Сербскаго флага.

2. Суда, переходящія подъ французскій флагъ, должны сохранить право комплектации экипажей русскими подданными, для чего мы просимъ Французское Правительство для этого случая сдѣлать исключеніе въ своихъ законоположеніяхъ о плаваніи судовъ подъ французскимъ флагомъ.

3. Суда Дунайскаго Пароходства, ввиду имѣвшихся уже прежде переговоровъ съ Сербскимъ Правительствомъ объ образованіи Славянскаго Пароходнаго Общества, желательно организовать въ такую компанію подъ Сербскимъ Флагомъ. Суда эти рѣчного типа и могутъ быть эксплуатированы въ плаваніи по Дунаю.

Въ концѣ ноября Главнокомандующимъ была назначена для отправки въ Парижъ и веденія тамъ съ Французскимъ Правительствомъ дальнѣйшихъ переговоровъ, комиссія изъ А. В. Кривошеина, генерала Данилова и М. В. Бернацкаго.

24 ноября Командующій Русской Эскадрой письмомъ за № 2254 оп. извѣстилъ находящагося въ Парижѣ П. Б. Струве, что по вопросамъ, касающимся устройства Флота Военнаго, Транспортнаго и Коммерческаго, его представителями при П. Б. Струве назначены вице-адмиралъ Хоменко и капитанъ I ранга Дмитріевъ. Названнымъ офицерамъ Командующимъ Эскадрой были посланы соотвѣтствующія инструкціи, о которыхъ они должны были доложить П. Б. Струве.

По этому поводу Командующимъ Эскадрой была послана въ Парижъ вице- адмиралу Хоменко и капитану I ранга Дмитріеву 24 ноября слѣдующая телеграмма: №2258. — Поручаю Вамъ совмѣстно быть моими представителями при уполномоченномъ Главнокомандующаго П. Б. Струве по вопросамъ флота военнаго, транспортнаго и коммерческаго. Инструкціи Вамъ высылаю сегодня съ генераломъ Даниловымъ, которыя прошу доложить Струве. По

всѣмъ принципіальнымъ вопросамъ, прежде ихъ рѣшенія, испрашивать моихъ директивъ. —

Инструкція капитану I ранга Дмитріеву (Военно-Морской Агентъ во Франціи) и вице-адмиралу Хоменко (за №№ 2252 и 2253), датированы 22 ноября, совершенно тождественно гласили: «Поручаю Вамъ совмѣстно съ капитаномъ I ранга Дмитріевымъ и вице-адмираломъ Хоменко быть моими представителями передъ Французскимъ Правительствомъ при обсужденіи вопроса о переходѣ нашего флота военнаго, транспортнаго и коммерческаго подъ покровительство Франціи. Какъ Вы узнаете отъ выѣзжающей въ Парижъ комиссіи изъ А. А. Кривошеина, генерала Данилова (по вопросу объ арміи) и М. В. Бернадскаго (финансы), Главнокомандующій Русской Арміей, поручая эвакуированные Армію, Флотъ и населеніе покровительству и заботамъ Франціи, обязался передать для эксплуатаціи Французскому Правительству весь имѣемый у него казенный тоннажъ для покрытія расходовъ Французскаго Правительства по содержанію Арміи и Военнаго Флота. Этотъ тоннажъ Франція обязывается вернуть обратно Россіи по установленію въ послѣдней конституціоннаго Правительства. Принципы, на основаніи которыхъ я желалъ бы трактовать вопросъ о военномъ и коммерческомъ флотахъ, а равно и о перемѣнѣ флага (за исключеніемъ военнаго) изложены въ моей перепискѣ по этому поводу съ адмираломъ Дюмениль, копія которой послана капитану I ранга Дмитріеву. Прошу должнымъ образомъ отстаивать сохраненіе Военнаго флота въ неприкосновенности и русскаго личнаго состава, какъ на немъ, такъ и на транспортахъ, передаваемыхъ для эксплуатаціи Французскому Правительству. Всѣ предположенія Французскаго Правительства, расходящіяся съ основаніями, изложенными въ моей перепискѣ съ адмираломъ Дюмениль, немедленно докладывать мнѣ по телеграфу для полученія дальнѣйшихъ инструкцій. Хотя нынѣшній составъ судовъ нашего Черноморскаго Флота, по отсталости его техники, не представляютъ никакого боевого значенія не только для будущей Россіи, но и для настоящаго момента, но моральной сторонѣ акта—сохраненіе Флота и передача его будущей Россіи, я придаю громадное значеніе. Чѣмъ и прошу руководствоваться въ Вашихъ переговорахъ по этому вопросу».

Первыя свѣдѣнія, полученныя въ Парижѣ по вопросу отдачи нашего Флота подъ покровительство Французскаго Флага, породили, главнымъ образомъ въ судовладѣльческихъ кругахъ, рядъ недоразумѣній. Объ этомъ вице-адмиралъ Хоменко (Начальникъ

Управленія Россійскимъ Торговымъ Флотомъ) 26 ноября № 1897 телеграфировалъ Командующему Русской Эскадрой такъ: «Сокративъ до минимума торговый флотъ, продолжаю дѣло спасенія и обезпеченія работы судовъ Морвѣда и торговаго флота на западѣ. Ввиду запросовъ судовладѣльцевъ, прошу разъяснить права и обязанности, вытекающія изъ подъема французскаго флага».

Въ отвѣтъ на эту телеграмму Командующій Русской Эскадрой телеграфировалъ 27 ноября вице-адмиралу Хоменко: — № 2393. Русскій Флагъ не замѣненъ Французскимъ, послѣдній только поднятъ на стеньгѣ въ знакъ отдачи флота подъ покровительство Франціи. Франція признаетъ частныя Русскія компаніи. Всѣ же казенные суда передаются генераломъ Врангелемъ Правительству Франціи, какъ залогъ по расходамъ на содержаніе Франціей Арміи, Флота и бѣженцевъ съ обязательствомъ возвращенія этихъ судовъ России по возстановленію конституціоннаго порядка. Всѣмъ русскимъ судамъ, въ томъ числѣ частновладѣльческимъ, запретить переходъ подъ иностранный флагъ за исключеніемъ французскаго.

Вслѣдствіе этого приказанія прекратить всѣ сдѣлки съ казенными судами, въ Парижѣ были прекращены ведшіеся еще раньше переговоры о продажѣ нефтеналивного транспорта "Баку" и нѣкоторыхъ другихъ судовъ, а также дѣла по отдачѣ нѣкоторыхъ казенныхъ судовъ во фрахтъ.

Между тѣмъ Французское Морское Командованіе въ Константинополѣ запрашивало Командующаго Русской Эскадрой о представленіи подробныхъ списковъ судовъ, вошедшихъ въ составъ эскадры, а также транспортовъ Морского Вѣдомства и частновладѣльческихъ судовъ. Кромѣ этихъ списковъ, Французскому Командованію были сообщены числовыя данныя личнаго состава Эскадры, офицеровъ и команды, а также ихъ семей, имѣющихъ право слѣдовать при эскадрѣ.

Въ то же время Французское Правительство въ Парижѣ вырабатывало постепенно свою точку зрѣнія на этотъ вопросъ и выясняло изъ чего состоитъ въ качественномъ и количественномъ отношеніи русское имущество, ему передаваемое и какъ оно могло быть использовано. Относительно Добровольнаго Флота Французское Правительство рѣшило разсматривать его какъ частное пароходное предпріятіе. Однако, Французское Правительство разрабатывало весь вопросъ о передачѣ ему Флота самостоятельно, безъ официальнаго участія въ немъ нашихъ представителей.

2 декабря Французское Командованіе въ Константинополѣ сообщило Командующему Русской Эскадрой, что въ принципѣ

вопросъ рѣшенъ объ отправленіи нашей Эскадры, а равно и семействъ морскихъ офицеровъ, въ Бизерту.

Въ этотъ день въ Константинополѣ детали этого вопроса обсуждались Французскими властями совмѣстно съ Главнокомандующимъ, его Начальникомъ Штаба и Командующимъ Эскадрой. Получивъ увѣдомленіе отъ своего Правительства, что вопросъ съ отправкой Русской Эскадры въ Бизерту рѣшенъ въ положительномъ смыслѣ, Французское Морское Командованіе въ Константинополѣ предложило Командующему Русской Эскадры начать готовить Эскадру къ переходу въ Бизерту. Для этого Французскимъ Командованіемъ отпускался уголь, нефть, вода, различные машинные матеріалы, масло и провизія на три недѣли. По соглашенію съ Французскимъ Командованіемъ, Командующимъ Русской Эскадрой составлялся планъ похода Русской Эскадры изъ Константинополя въ Бизерту. Эскадра была раздѣлена на 4 группы, при чемъ первая группа должна была сняться 8 декабря. 5 декабря Командующій Французской Эскадрой Восточнаго Средиземнаго моря вице-адмиралъ Де-Бонъ, обратился къ Главнокомандующему Русской Арміи съ письмомъ, въ которомъ писалъ, что онъ получилъ отъ своего Правительства извѣщеніе, что по причинамъ необорудованности Бизерты, необходимо сократить число офицерскихъ семействъ, которое можно размѣстить въ этомъ порту. Въ силу этого адмиралъ Де-Бонъ просилъ не отказать въ приказаніи уменьшить число офицеровъ, идущихъ на Эскадрѣ, до минимума, лишь необходимаго для обезпеченія перехода. Только семьямъ этихъ офицеровъ будетъ разрѣшено слѣдовать въ Бизерту. Въ отвѣтъ на это письмо Главнокомандующему, Командующій Русской Эскадрой, письмомъ же, отвѣтилъ адмиралу Де-Бонъ 6 декабря, что имъ просмотрѣны еще разъ списки личнаго состава и произведены кое-какія сокращенія. Были приняты мѣры къ укомплектованію судовъ эскадры преимущественно холостыми, что дало возможность сократить число членовъ семействъ съ 1096 до 522.

8 декабря Командующій Русской Эскадрой извѣстилъ адмирала Де-Бонъ, что идя навстрѣчу желанію имѣть въ Бизертѣ возможно меньше русскихъ, Командующій Эскадрой оставляетъ въ Константинополѣ и гидрографическое судно "Казбекъ". Кромѣ того, вмѣсто гидрографическаго судна "Вѣха" было взято въ качествѣ учебнаго судна для Морского корпуса бывшее учебное судно Одесскаго Училища Торгового Мореплаванія "Свобода" (быв. "В. К. Ксенія Александровна"), а экс. мин. "Гнѣвный", изъ за неоконченныхъ на немъ работъ, былъ тоже оставленъ, съ тѣмъ,

что онъ будетъ Французскимъ Командованіемъ позже отправленъ на букcирѣ въ Бизерту, совмѣстно съ эск. мин. "Церигo" и "Поспѣшный" (бывшій съ февраля мѣсяца 1920 г. въ вѣдѣніи англичанъ).

Такимъ образомъ составъ Русской Эскадры, идущей въ Бизерту, окончательно опредѣлился въ слѣдующій:

1-й Отрядъ.

Лин. кор.	„Ген. Алексѣевъ"
крейсеръ	„Ген. Корниловъ"
всп. кр.	„Алмазъ"
Под. лод.	„Буревѣстникъ"
„ „	„Тюлень"
„ „	„Утка"
„ „	„АГ-22"
База тр.	„Добыча"

2-й Отрядъ.

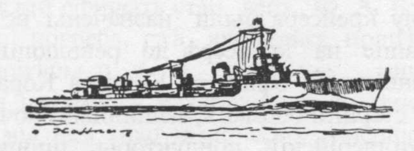
Эск. мин.	„Безпокойный"
„ „	„Дерзкій"
„ „	„Пылкій"
„ „	„Кап. Сакенъ"
„ „	„Жаркій"
„ „	„Звонкій"
„ „	„Зоркій"
спас. п\х.	„Черноморъ"
буксиръ	„Голландъ"

3-й Отрядъ.

Пос. судно	„Грозный"
„ „	„Стражъ"
„ „	„Якутъ"
тральщикъ	„Китобой"
учебн. судно	„Свобода"
воор. ледок.	„Илья Муромецъ"
„ „	„Джигитъ"
„ „	„Гайдамакъ"
„ „	„Всадникъ"

При Эскадрѣ: транспортъ-мастерская „Кронштадтъ"
Угольный транспортъ „Форосъ" („Далландъ").
Съ семьями чиновъ Эскадры п/х. „Константинъ".

(Продолженіе слѣдуетъ)



Кап. 1 р. В. А. Потапьевъ.

КРЕЙСЕРЪ "КАГУЛЪ" - "ГЕНЕРАЛЪ КОРНИЛОВЪ"

1918 - 1924

Осенью 1918 года въ Севастополѣ на суда флота назначались Начальники Охраны Судовъ со штатомъ сторожей для непрерывнаго дежурства на корабляхъ, дабы охранить корабли отъ расхищенія имущества, которое еще сохранилось послѣ хозяйничанія большевиковъ и нѣмцевъ.

Въ числѣ кораблей, оставшихся въ Севастополѣ, былъ крейсеръ 1 ранга «Кагулъ», находившійся въ распоряженіи кораб. инж. полковника Г. Н. Сиденснеръ, занятаго подъемомъ погибшаго отъ взрыва въ 1916 г. лин. кор. «Императрица Марія». «Кагулъ» стоялъ на бочкахъ и якоряхъ у мѣста, гдѣ находилась перевернутая вверхъ килемъ «Императрица Марія». На крейсерѣ помѣщалась спасательная партія полк. Сиденснера, состоявшая изъ нѣсколькихъ корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ флота и рабочихъ специалистовъ.

Крейсеръ былъ въ сравнительно исправномъ состояніи: машины, большая часть котловъ и вспомогательные механизмы дѣйствовали, динамо-машина, дающая электрическій токъ въ судовую цѣпь была исправна, всѣ орудія были на своихъ мѣстахъ.

Зная состояніе крейсера и будучи хорошо съ нимъ знакомъ, т. к. болѣе года я былъ на немъ ревизоромъ во время ремонта и вооруженія крейсера въ 1908 - 10 гг., я постарался устроиться на него Начальникомъ Охраны, имѣя тайныя намѣренія использовать крейсеръ для борьбы съ большевиками въ Черномъ морѣ.

По назначеніи меня Начальникомъ Охраны, по моему ходатайству, въ охрану крейсера были назначены всѣ офицеры-специалисты, плававшие на крейсерѣ до революціи, и кондукторы флота, произведенные въ офицеры Корпуса Корабельныхъ Офицеровъ, какъ-то: старшій боцманъ, машинный, кочегарный, минно-машинный и артиллерійскій кондукторы, шкиперъ и баталеръ, которыхъ я отлично зналъ по должности ревизора. Такимъ об-



9 мая ст. ст. 1920 г. На крейсерѣ Г. Корниловъ, Командующій Черноморскимъ Флотомъ вице-адмиралъ Саблинъ, контръ-адмиралъ П. П. Остелецкій, инж.-мех. генералъ-маіоръ Максименко, командиръ крейсера кап. 1 р. В. Потапьевъ и офицеры крейсера за завтракомъ по случаю судового праздника. Севастополь.

разомъ, съ началомъ охраны сразу же образовался кадръ опытныхъ, знающихъ крейсеръ спеціалистовъ.

Наше назначеніе на крейсеръ было полной неожиданностью для Г. Н. Сиденснера, распоряжавшагося на крейсерѣ полнымъ хозяиномъ и, надо сказать, что только благодаря тому, что на крейсерѣ находилась Спасательная Партія, имущество и механизмы были въ полномъ порядкѣ. Такъ или иначе, наша маленькая группа въ 15 человѣкъ внѣдрилась на крейсеръ, и началась охрана его.

Каждый изъ насъ былъ занятъ, главнымъ образомъ, приведеніемъ въ извѣстность всего того, что касалось его спеціальности: артиллерійскій офицеръ стар. лейт. Ф. А. Богуславскій осматривалъ орудія, погреба, гдѣ хранились прицѣлы и замки отъ пушекъ, дальномѣры и т. п., инж.-мех. мичманъ Лобовкинъ присматривался къ работѣ механизмовъ, трюмной системы и т. д. Держали себя мы всѣ тихо и скромно, совершенно не вмѣшиваясь въ жизнь и работы Спасательной Партіи.

Вся наша маленькая группа жила очень дружно, и я былъ увѣренъ, что каждый, когда наступитъ время, безъ колебаній исполнитъ свой долгъ.

Между тѣмъ, политическое и военное положеніе въ Крыму и на Югѣ Россіи измѣнилось: германское правительство въ Кіевѣ исчезло, появился Петлюра, и началась кутерьма, которая, конечно, кончиться добромъ не могла; когда нѣмцы ушли изъ Кіева, пришли «союзники», организовались русскіе добровольческіе отряды. Положеніе все усложнялось — большевики начали наступать съ сѣвера. Перекопъ былъ занятъ слабыми по численности добровольческими отрядами. Въ Севастополѣ крайніе элементы начали проявлять себя, пошли броженія среди портовыхъ рабочихъ, угрожавшихъ забастовкой и прекращеніемъ работы на оборону Крыма.

Всѣ признаки подтверждали, что медлить было нельзя и надо было принимать слѣдующій шагъ, т. е. взять крейсеръ цѣликомъ въ свои руки, укомплектовать его и начать военныя дѣйствія поддержкой нашей арміи съ моря. Послѣ долгихъ колебаній Штабъ Флота, наконецъ, далъ мнѣ предписаніе взять крейсеръ съ помощью Морского Офицерскаго Отряда, бывшаго подъ командой кап. 1 р. В. Вилькена. Сговорившись съ нимъ, мы рѣшили произвести захватъ крейсера, какъ полагается, подъ покровомъ темноты. Около 11 ч. вечера къ Графской пристани подошелъ буксиръ, на который погрузился отрядъ, и мы отправились къ мѣсту стоянки крейсера. Было отдано приказаніе сразу занять кочегарки, машинное отдѣленіе и охранять всѣ люки, ведущіе ниже жилой палубы. Буксиръ подошелъ къ крейсеру безъ огней, всѣ сразу разсыпались по своимъ мѣстамъ, и черезъ 10 минутъ крейсеръ фактически былъ уже въ нашихъ рукахъ. Живущій въ адмиральскомъ помѣщеніи, Г. Н. Сиденснеръ былъ извѣщенъ уже о совершившемся фактѣ. Утромъ къ намъ подошли портовые буксиры и, съ большимъ трудомъ поднявши якорь, мы перешли къ Минной пристани. Все это дѣлалось съ помощью Офицерскаго Отряда кап. 1 р. Вилькена. Но день прошелъ, Офицерскій Отрядъ сошелъ на берегъ и я остался со своей охраной въ 15 человѣкъ на крейсерѣ въ 7000 тоннъ, съ нормальной табелью комплектаціи офицеровъ и команды въ 550 человѣкъ.

Начался второй періодъ нашей дѣятельности.

Уже на слѣдующій день утромъ я увидѣлъ на берегу трехъ молодыхъ людей, вызывавшихъ отъ насъ шлюпку — это были гардемарины Морского Корпуса Г. Афанасьевъ и В. Гезехусъ и

охотникъ сухопутнаго корпуса Сухановъ. Это были первые охотники, зачисленные въ команду крейсера*). Въ Севастополѣ, конечно, сейчасъ же узнали о взятіи нами крейсера и мы съ перваго же дня начали принимать охотниковъ, изъявлявшихъ желаніе быть зачисленными въ команду крейсера. Пріемъ былъ очень осторожный: каждый вновь приходящій долженъ былъ быть рекомендованъ не менѣе, какъ двумя лицами или уже плававшими на крейсерѣ или хорошо извѣстными лично мнѣ или кому-нибудь изъ офицеровъ. Являлись, главнымъ образомъ, севастопольскіе гимназисты, реалисты, кадеты сухопутныхъ корпусовъ, студенты и прочая молодежь.

Командиромъ крейсера былъ назначенъ кап. 1 р. В. И. Лебедевъ, а я — Старшимъ Офицеромъ. Командиръ все это время находился въ Екатеринодарѣ, и мнѣ и судовымъ офицерамъ пришлось организовать всю службу на крейсерѣ. По моей просьбѣ Помощникомъ Старшаго Офицера былъ назначенъ мой другъ и однокашникъ кап. 2 р. Ю. Л. Афанасьевъ**), съ которымъ мы дружно и согласно работали, не покладая рукъ.

Меня очень тревожилъ вопросъ со старшимъ инженеръ-механикомъ — никто не хотѣлъ занять этотъ отвѣтственный постъ. Я рѣшилъ просить инж. мех. кап. 1 р. В. Г. Максименко, бывшаго на «Кагулѣ» Старшимъ Инженеръ-Механикомъ до революціи и съ которымъ я плавалъ на эск. мин. «Лейт. Шестаковъ» (К-ръ кап. 2. р. П. А. Герингъ) я — Старшимъ Офицеромъ и В. Г. Максименко — Старшимъ Инженеръ-Механикомъ. Я отправился къ Владиміру Георгіевичу на квартиру, объяснилъ ему наше положеніе и просилъ его быть Старшимъ Инженеръ-Механикомъ крейсера, на что онъ сразу согласился, чѣмъ снялъ съ меня большую отвѣтственность за машинную часть. Зная В. Г., я былъ совершенно спокоенъ, и все время совмѣстнаго плаванія у насъ были самыя лучшія отношенія, мы понимали другъ друга съ полуслова и помогали другъ другу какъ могли.

Наборъ команды продолжался. Мы не отказывали никому, кто приходилъ къ намъ, и тѣмъ, о комъ мы имѣли вѣрныя и

*) Гард. Г. Афанасьевъ и В. Гезехусъ окончили Морской Корпусъ въ Бизертѣ въ 1921-22 г. и были произведены въ Корабельные Гардемарины. Афанасьевъ послѣ окончанія Корпуса былъ отправленъ во Францію въ Морской корпусъ, окончилъ его и мичманомъ французскаго флота плавалъ на миноносцѣ, на которомъ и погибъ при атакѣ нѣмецкой авіаціи отъ бомбы, попавшей въ миноносецъ. Кор. Гард. Гезехусъ скончался въ Алжирѣ отъ туберкулеза легкихъ. Судьбы Суханова я не знаю.

**) Ю. Л. Афанасьевъ скончался въ Тунисѣ отъ туберкулеза легкихъ.

удовлетворителвныя свѣдѣнія. Въ этотъ періодъ времени мы были заняты пріемомъ изъ Порта боевого запаса и всякихъ матеріаловъ.

Насъ очень поддержалъ кап. 1 р. Лебедевъ присылкой изъ Екатеринодара около 30 человѣкъ охотниковъ, набранныхъ тамъ. Это были молодые люди, кубанцы, здоровые духомъ и тѣломъ, въ большинствѣ уже участвовавшіе въ боевыхъ дѣйствіяхъ добровольческой арміи.

Приблизительно въ это время около Константиновской батареи сѣлъ на мель во время шторма французскій линейный корабль «Мирабо» и съемкой его съ мели руководилъ кор. инж. полковникъ Сиденснеръ. Насколько я помню, это было уже весной 1919 года, когда была назначена операція съемки «Мирабо» съ мели. Кромѣ портовыхъ буксировъ, по просьбѣ французскаго командованія, въ съемкѣ долженъ былъ принять участіе и крейсеръ «Кагулъ». Мы не были въ состояніи своими силами поднять пары, а тѣмъ болѣе буксировать «Мирабо». На эту операцію временно командующимъ крейсеромъ былъ назначенъ кап. 1 р. Мертваго, а французы прислали своихъ кочегаровъ. Мы съ нашимъ Старшимъ Инженеръ-Механикомъ В. Г. Максименко были очень довольны этимъ выходомъ, т. к. это дало возможность нашей «машинной командѣ» ознакомиться съ дѣйствіями всѣхъ механизмовъ на ходу.

Въ назначенный день — погода была великолѣпная — полный штиль, мы снялись съ якоря и вышли къ Константиновской батареѣ, гдѣ стоялъ «Мирабо». Тамъ уже работали портовые буксиры съ черпалками. Наше участіе не понадобилось, т. к. буксиры сами сняли съ мели «Мирабо», но мы воспользовались этимъ выходомъ, прошли до Херсонскаго маяка и вернулисъ на прежнее мѣсто стоянки у Минной пристани. Французскіе кочегары сейчасъ же съѣхали съ крейсера.

Положеніе на сухопутномъ фронтѣ въ Крыму все ухудшалось. Командованіе флотомъ принялъ вице-адмиралъ Саблинъ, прибывшій изъ Константинополя.

Изъ Екатеринодара прибылъ нашъ командиръ, кап. 1 р. Лебедевъ. Севастополь приготовлялся къ эвакуаціи. Крейсеръ перешелъ на Большой рейдъ, на него перешелъ Командующій Флотомъ со своимъ Штабомъ и были погружены семейства офицеровъ и охотниковъ. Всѣ суда, могущія двигаться, начали покидать Севастополь.

16 марта н. с. мы вышли изъ Севастополя послѣднимъ изъ русскихъ кораблей. Два дня мы крейсеровали около крымскихъ береговъ и затѣмъ направились въ Новороссійскъ. Погода намъ благопріятствовала — полный штиль. Пришли мы въ Новороссійскъ въ Страстную недѣлю 19 марта 1919 г. Пасху мы встрѣтили на крейсерѣ, наши судовыя дамы на берегу напекли куличей на всю команду, и всѣ разговлялись чѣмъ Богъ послалъ.

На этомъ первомъ выходѣ изъ Севастополя на крейсерѣ было: 42 морскихъ офицера, 19 инженеръ-механиковъ, 2 морскихъ доктора, 21 сухопутныхъ офицеровъ, всего 84 офицера плюсъ 125 чел. команды охотниковъ. Всего 209 чел.

Въ Новороссійскѣ Командующій Флотомъ со Штабомъ и всѣ пассажиры были списаны на берегъ, а семьи офицеровъ крейсера и команды были устроены въ общежитіи, на такъ называемомъ "керосиновомъ заводѣ", комендантомъ котораго былъ назначенъ инж. мех. лейт. В. П. Воздвиженскій.

Въ это время произошла смѣна командировъ и командиромъ крейсера былъ назначенъ кап. 1 р. П. П. Остелецій, съ которымъ я плавалъ на лин. кор. «Синопъ», будучи старшимъ флагъ-офицеромъ Учебнаго Отряда, а Павелъ Павловичъ — Старшимъ Офицеромъ. Съ самого начала у насъ установились самыя лучшія отношенія, не нарушавшіяся до самаго конца командованія Павла Павловича «Кагуломъ».

На крейсерѣ усиленная дѣятельность продолжалась, но не хватало команды. Въ числѣ команды въ это время у насъ было около 20 сухопутныхъ офицеровъ всѣхъ родовъ оружія. Одни изъ нихъ были въ машинной командѣ, другіе комендорами у орудій, были даже и рулевые. Всѣ сухопутные офицеры, безъ всякаго исключенія, были приняты въ каютъ-компаніи какъ гости безъ права голоса; всѣ столовались въ каютъ-компаніи, но принуждены были принимать пищу въ двѣ смѣны, т. к. не хватало ни посуды, ни мѣста для всѣхъ сразу. Эта мѣра, пріемъ всѣхъ офицеровъ въ каютъ-компанію, создала сразу дружески-товарищескія отношенія, которыя были намъ дороги въ такое трудно переживаемое время.

Въ началѣ 1919 г. мы получили предписаніе отъ Командующаго Флотомъ выйти на Акманайскія позиціи около Ѳеодосіи, гдѣ стоялъ союзный флотъ, и принять участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ со стороны Чернаго моря. 13 апрѣля с. с. мы вышли въ море своимъ «парадным ходомъ» въ 6 узловъ. На слѣдующій день утромъ, подходя къ Акманайскимъ позиціямъ, мы увидали

внушительную картину: вдоль берега, на разстояніи 10–15 кабельтовыхъ отъ берега, въ кильватерной колоннѣ стояли на якоряхъ: англійскій лин. кор. «Императрица Индія» подъ флагомъ Командующаго Флотомъ, греческіе, французскіе и итальянскіе военные суда. Мы подошли и стали на якорь въ кильватеръ послѣднему кораблю и такимъ образомъ очутились почти–что на лѣвомъ флангѣ нашихъ сухопутныхъ войскъ, занимавшихъ Акманайскія позиціи. Вставъ на якорь, мы спустили первый номеръ вельботъ, на которомъ командиръ долженъ былъ отправиться къ англійскому адмиралу Командующему Флотомъ. Гребцами на вельботъ были назначены охотники кадеты и гимназисты, которые, живя въ приморскихъ городахъ, умѣли грести и управляться на шлюпкахъ. Съ командиромъ на вельботѣ отправился инж. мех. кап. 2 р. В. А. Недзведскій, назначенный офицеромъ для связи съ англійскимъ командованіемъ. Вельботу понадобилось болѣе получаса, чтобы догребсти до англійскаго адмирала, т. к. часто приходилось "сушить весла", дабы дать передохнуть нетренированной командѣ.

По возвращеніи командиръ сообщилъ намъ, что мы будемъ дѣйствовать совмѣстно съ союзнымъ флотомъ. Такимъ образомъ, Андреевскій флагъ былъ представленъ среди морскихъ силъ союзниковъ на Черномъ морѣ.

Для связи съ нашими сухопутными силами на лѣвомъ флангѣ позиціи былъ посланъ съ крейсера нашъ офицеръ, который вступилъ въ связь съ сухопутнымъ штабомъ, благодаря чему мы могли время отъ времени получать съ берега свѣжую провизію, т. к. мы все время были въ полуголодномъ состояніи.

По соглашенію нашихъ сухопутныхъ силъ и морского командованія, намъ былъ порученъ обстрѣлъ селенія Владиславовка, занятаго большевиками. Это селеніе находилось верстъ 10–15 отъ берега и съ моря не было видно, т. ч. стрѣльба производилась по невидимой цѣли. Корректировалъ стрѣльбу англійскій гидропланъ. Тутъ отличились нашъ старшій штурманъ старшій лейт. Романовскій и стар. артиллеристъ Ф. А. Богуславскій — въ назначенное время англійскій гидропланъ поднялся и мы открыли огонь, стрѣляя одной пушкой. Это былъ первый боевой выстрѣлъ съ нашего крейсера. Стрѣльба была поразительно точная, со второго выстрѣла было получено накрытіе и начался пожаръ въ селеніи.

Нѣсколько дней послѣ перваго обстрѣла къ намъ на крейсеръ пріѣзжали сухопутные офицеры съ фронта и поздравляли насъ съ началомъ военныхъ дѣйствій.

Простоявъ на Акманайскихъ позиціяхъ нѣкоторое время, мы вернулись въ Новороссійскъ за углемъ и пополненіемъ запасовъ, послѣ чего опять вернулись на Акманайскія позиціи. Подходили къ Ѳеодосіи, въ портъ которой входилъ англійскій миноносецъ, на которомъ находился нашъ офицеръ для связи инж. мех. кап. 2 р. В. А. Недзведскій. Мы прикрывали миноносецъ съ моря, для чего понадобилось миноносцу входить въ Ѳеодосійскій портъ, я уже не помню — вернулся онъ безъ выстрѣла. Затѣмъ мы были посланы обслѣдовать Двухъякорную бухту и пристрѣлочную станцію около Ѳеодосіи. Былъ свезенъ десантъ подъ командой кап. 2 р. Кочетова. По возвращеніи десанта, при отходѣ, мы были обстрѣляны съ горъ, окружающихъ бухту, пулеметнымъ огнемъ и нашей мелкой артиллеріей заставили ихъ замолчать.

Въ это время началось продвиженіе впередъ нашихъ сухопутныхъ силъ, и мы получили заданіе высадить и прикрыть сухопутный десантъ въ Коктебелѣ. 5 іюня послѣ полуночи къ намъ подошелъ буксиръ «Дельфинъ» съ сухопутнымъ десантомъ съ лѣваго фланга арміи. Мы снялись съ якоря и совмѣстно съ «Дельфиномъ» и англійскимъ миноносцемъ утромъ подошли къ Коктебелю, гдѣ и высадили десантъ на берегъ безъ всякихъ затрудненій. Въ Коктебельской бухтѣ простояли сутки, открывая огонь по просьбѣ сухопутнаго командованія по невидимой съ моря цѣли. Результаты обстрѣла были очень хорошіе, и красные, обстрѣлянные нашей артилеріей, бѣжали, не оказывая сопротивленія. Послѣ высадки десанта въ Коктебелѣ мы вернулись въ Новороссійскъ.

Во время стоянки на Акманайскихъ позиціяхъ крейсеръ получилъ отъ нашихъ сухопутныхъ силъ великолѣпный образъ Св. Георгія Побѣдоносца — теперь этотъ образъ находится въ Тунисской церкви.

Въ Новороссійскѣ мы получили отличное пополненіе — около 100 чел. кубанскихъ казаковъ, сразу пополнившихъ нашъ недостатокъ въ кочегарной командѣ. Между 14 и 17 іюня с. с. на крейсерѣ ходили въ Сочи и Адлеръ Командующій Добровольческой Арміей генералъ Деникинъ и Командующій Флотомъ вице-адмиралъ Саблинъ. 22 іюня крейсеръ подъ флагомъ Командующаго Флотомъ вышелъ изъ Новороссійска и пошелъ въ Севастополь — Крымъ былъ очищенъ отъ большевиковъ.

23 іюня «Кагулъ» вошелъ въ Севастопольскую бухту, гдѣ и сталъ на бочку. До 14 іюня мы стояли въ Севастополѣ, принимая различные запасы и производя ученія, и 14 іюня пошли на Тендровскій заливъ, получивъ заданіе блокировать Днѣпровскій ли-

манъ у Очакова. 15 іюля мы подошли къ Очакову и встали на якорь у Кинбурнской косы. До 26 іюля крейсеръ стоялъ у Очакова, нѣсколько разъ мѣняя мѣсто для обстрѣла очаковскихъ батарей красныхъ. Въ это же время нашей командой была занята Николаевская батарея, гдѣ было установлено 75 м/м. орудіе. Комендантомъ острова былъ назначенъ кап. 2 р. Кочетовъ, а въ Бугъ вышелъ Днѣпровскій отрядъ подъ командой кап. 1 р. Собецкаго. 27 іюля мы вернулись въ Севастополь для пополненія запасовъ, а 2 августа опять вернулись къ Очакову, гдѣ до 6 августа продолжали блокировать входъ въ Бугскій лиманъ. 6 августа «Кагулъ» пошелъ къ Сухому лиману подъ Одессой. Туда же подошли эск. мин. «Живой», транспортъ «Маргарита» съ сухопутнымъ десантомъ и баржа для высадки десанта и занятія Одессы. Первымъ высадился Крымскій конный полкъ, за нимъ высадились пѣхотныя части. Для связи съ десантомъ между нами и берегомъ держали эск. мин. «Живой» (к-ръ кап. 2 р. Кисловскій), а съ крейсера на берегъ для связи были посланы наши сигнальщики гардемарины Афанасьевъ и Гезехусъ, которые двигались по берегу по мѣрѣ продвиженія десанта къ Одессѣ. «Кагулъ» слѣдовалъ вдоль берега къ Одессѣ и, по просьбѣ сухопутнаго командованія, нѣсколько разъ открывалъ огонь по квадратамъ невидимой цѣли. Съ нами все время принималъ участіе въ Тендровской и Одесской операціяхъ англійскій легкій крейсеръ «Каррадокъ», открывавшій огонь по указываемымъ цѣлямъ. Съ личнымъ составомъ «Каррадокъ» у насъ установились дружественныя отношенія и офицеры «Каррадока» запросто бывали у насъ въ каютъ-компаніи. Я привожу переводъ письма съ «Каррадока», присланнаго намъ въ 1919 году:

"Офицеры крейсера Его Британскаго Величества покидаютъ Черное море. Они желаютъ передать командиру и офицерамъ русскаго крейсера «Кагулъ» выраженія ихъ восхищенія. Они убѣждены, что работа Добровольческаго флота и арміи увѣнчаются успѣхомъ. Мы надѣемся въ скоромъ времени вернуться и помогать имъ въ выполненіи этихъ операцій до побѣдоноснаго конца. Мы сожалѣемъ, что не имѣемъ возможности отвѣтить на визитъ вашихъ офицеровъ, но мы надѣемся сдѣлать это въ будущемъ".

10 августа Одесса была занята нашими частями, и "Кагулъ" сталъ на якорь на внѣшнемъ рейдѣ Одессы, гдѣ простоялъ до 19 августа, открывая огонь по подступамъ къ Одессѣ и желѣзнодорожной линіи, по которой красный бронепоѣздъ пытался по-

дойти къ городу. Къ 19 августа красные были отогнаны далеко за городъ, и «Кагулъ» перешелъ въ портъ, гдѣ ошвартовался около Карантиннаго мола. 27 августа крейсеръ перешелъ въ Севастополь, гдѣ простоялъ до 24 сентября.

24 сентября прибылъ на крейсеръ Главнокомандующій Вооруженными Силами генералъ Деникинъ со своимъ Штабомъ и Начальникъ Морского Управленія вице-адмиралъ Герасимовъ. Подъ флагомъ Главнокомандующаго «Кагулъ» пошелъ въ Одессу. Тамъ на внѣшнемъ рейдѣ стояли англійские, французские и итальянские военные корабли. При входѣ на рейдъ крейсера всѣ иностранныя военныя суда встрѣтили насъ салютомъ, на который мы отвѣтили по уставу. Войдя въ портъ, мы встали на швартовы у Карантиннаго мола. На берегу были видны иностранныя морскія команды въ строю и масса публики, встрѣчающей генерала Деникина. Главнокомандующій съѣхалъ на берегъ на нашемъ паровомъ катерѣ и на берегу пропустилъ церемоніальнымъ маршемъ всѣ иностранныя морскія команды, послѣ чего отбылъ въ городъ, восторженно привѣтствуемый одесситами. До 27 сентября «Кагулъ» стоялъ въ Одессѣ, послѣ чего подъ флагомъ Главнокомандующаго пошелъ въ Ялту, куда прибылъ 28 сентября и, простоявъ день, пошелъ въ Новороссійскъ, гдѣ вошелъ въ гавань и ошвартовались у пристани №2. Тотчасъ же на крейсеръ прибылъ англійскій генералъ командующій войсками, въ полной парадной формѣ со своимъ Штабомъ съ визитомъ къ генералу Деникину. Послѣ отъѣзда англичанъ Главнокомандующій съѣхалъ на берегъ.

Во время стоянки въ Одессѣ нашъ командиръ, капит. 1 р. П. П. Остелецкій былъ произведенъ въ контръ-адмиралы, а крейсеръ «Кагулъ» былъ переименованъ въ крейсеръ «Генералъ Корниловъ». 1-го октября мы перешли изъ Новороссійска въ Севастополь. Нашъ командиръ былъ назначенъ Младшимъ Флагманомъ и поднялъ свой флагъ на крейсерѣ. Я былъ назначенъ и. д. командира крейсера «Генералъ Корниловъ», а Старшимъ Офицеромъ былъ назначенъ мой помощникъ, кап. 2 р. Ю. Л. Афанасьевъ.

Стоянка въ Севастополѣ была продолжительной — не было угля. Мы были принуждены прекратить пары даже на стоянкѣ. По ночамъ крейсеръ освѣщался керосиновыми лампами — было грустно и тоскливо на душѣ. Вѣсти съ сухопутныхъ фронтовъ приходили все тревожныя и безпокойныя. Начался отходъ нашей арміи на югъ. 24 января я получилъ предписаніе идти въ Новороссійскъ. На крейсеръ прибылъ контръ-адмиралъ Остелецкій

съ секретной миссіей и мы пошли въ Новороссійскъ. 25 января послѣ полдня, подходя къ Новороссійску, мы встрѣтили сильный туманъ и смогли войти на внѣшній рейдъ только около 12 ч. ночи, гдѣ и встали на якорь, чтобы утромъ войти въ гавань. Но человѣкъ предполагаетъ, а Богъ располагаетъ. Въ часъ ночи я былъ разбуженъ шквалистымъ вѣтромъ и, когда вышелъ на палубу, то увидѣлъ слѣдующую картину: при звѣздномъ небѣ съ горъ дулъ страшный вѣтеръ съ туманомъ и снѣгомъ — все кругомъ ревѣло — началась знаменитая Новороссійская «бора», описаніе которой мы читали въ Лоціи и въ различныхъ морскихъ разсказахъ. Морозъ доходилъ до 10°, сразу всѣ шлюпки, орудія, мостики, снасти — покрылись льдомъ и снѣгомъ, на бакѣ невозможно было стоять. Мы потравили канатъ до 150 сажень, машина была готова дать ходъ по первому требованію съ мостика. Такъ прошелъ весь день, вѣтеръ не уменьшался ни на минуту, море кругомъ кипѣло, весь крейсеръ обледенѣлъ до самыхъ трубъ. Наступилъ второй день боры. На разсвѣтѣ я увидѣлъ берегъ совсѣмъ подъ кормой, куда насъ сдрейфовало за ночь. Дали малый ходъ машинамъ и пытались поднять якорь, что не удалось. Пришлось отклепать канатъ, и мы начали выходить изъ Новороссійской бухты въ море. Когда мы повернули лагомъ къ волнѣ, насъ сразу положило на правый бортъ, гротъ-стеньга съ антеной безпроволочнаго телеграфа была сломана и упала частью на палубу и частью за бортъ. Въ такомъ видѣ мы вышли въ море, гдѣ, если и не стихало, то во всякомъ случаѣ уже не было боры. Въ это время мы получили приказаніе вернуться въ Севастополь. Всѣ наши компасы, за исключеніемъ компаса въ боевой рубкѣ, замерзли, погода на переходѣ была очень свѣжая и боковая качка доходила до 20°.

Въ Севастополѣ былъ штиль и рано утромъ 29 января мы подошли къ нашей бочкѣ на рейдѣ, но ни спустить шлюпку, ни подать перлинь на бочку не смогли — все обледенѣло и замерзло — пришлось стать на якорь у бочки.

Февраль и мартъ 1920 г. мы стояли въ Севастополѣ. Въ это время добровольческая армія эвакуировалась изъ Новороссійска въ Крымъ. Въ мартѣ мѣсяцѣ изъ Константинополя на англійскомъ миноносцѣ прибылъ генералъ Врангель, который вмѣстѣ съ генераломъ Шатиловымъ и сотникомъ Покровскимъ поселились у насъ на крейсерѣ. Генералъ Врангель былъ назначенъ Главнокомандующимъ Вооруженныхъ Силъ Юга Россіи. 25 марта въ день Благовѣщенія я былъ произведенъ въ капитаны 1 ранга и утвержденъ въ должности командира крейсера «Генералъ Кор-

ниловъ». За это время генералъ Врангель и почти всѣ сухопутные офицеры съѣхали на берегъ и мы постепенно вошли въ нормальную табель комплектаціи какъ офицерскаго, такъ и командного состава. Нашъ старшій Инж.-Мех., инж.-мех. кап. 1 р. Максименко былъ произведенъ въ генералъ-маіоры, многіе офицеры получили другія назначенія и покинули крейсеръ: такъ Старшій Штурманъ, стар. лейт. Романовскій, Стар. Артил. Офицеръ, стар. лейт. К. К. Милашевичъ. Старшимъ Офицеромъ былъ назначенъ кап. 2 р. Б. В. Неароновъ и пом. стар. офиц. стар. лейт. Кругликъ - Ощевскій. Стар. Инж.- Механикомъ, по моей просьбѣ, былъ назначенъ инж. мех. стар. лейт. М. М. Любимовъ.

Все это я пишу по памяти. У меня нѣтъ никакихъ записей и за 36 лѣтъ, конечно, я могъ уже многое позабыть, почему и прошу прощенія у моихъ соплавателей, если гдѣ-либо окажутся неточности или ошибки.

Итакъ, мы стояли въ Севастополѣ, усиленно производя всяческія ученія: водяной и пожарной тревогъ, шлюпочныя ученія, свозъ десанта и т. п. За это время на крейсерѣ образовалась очень приличная швальня, которая обшивала и офицеровъ, и команду — старшимъ закройщикомъ былъ Авраменко, была сапожная мастерская, своя парикмахерская, своя пекарня, рефрижераторная камера, былъ организованъ судовой оркестръ.

Вся команда одѣлась по формѣ и мы, наконецъ, выкрасились, что не смогли сдѣлать раньше, находясь почти все время въ безпрерывныхъ походахъ. Наше носовое и кормовое украшенія были вновь позолочены и крейсеръ принялъ довоенный видъ. Съ продовольствіемъ было очень трудно и мы устроили на берегу на Сѣверной сторонѣ свое хозяйство, гдѣ завели коровъ, свиней, разныхъ домашнихъ животныхъ и огородъ. Въ командѣ крейсера у насъ не было ни одного стараго матроса — все были охотники, за исключеніемъ кубанскихъ казаковъ, назначенныхъ изъ Екатеринодара. И вотъ эта «команда», не смотря на скептическое, но въ то же время доброжелательное отношеніе нашего Старшаго Боцмана, Даніила Гавриловича Бородина — кто изъ черноморцевъ не зналъ его, даже не плавая на «Кагулѣ»? — эта «команда» показала себя такъ, какъ никогда и не могли мы мечтать! Благодаря тому, что эта молодежь была студенты, кадеты, гимназисты и реалисты, они схватывали всю нашу морскую науку съ полуслова и если бывали затрудненія, то только тамъ, гдѣ надо было примѣнять физическую силу. Это особенно было трудно вначалѣ, но потомъ, послѣ года плаванія, всѣ уже втянулись и поздоровѣли физически. Не-

смотря на тяжелыя условія жизни въ смыслѣ питанія и работъ, у насъ не было никакихъ эпидемическихъ заболѣваній. Больше скажу — у насъ не было ни одного серьезнаго несчастнаго случая при работахъ, боевой стрѣльбѣ и т. п. Не было ни одного тяжелаго нарушенія дисциплины. Морскую форму носили съ щегольствомъ и воскресные осмотры крейсера и команды радовали глазъ.

4 іюня 1920 г. мы вышли изъ Севастополя на Тендру, гдѣ на эск. мин. «Кап.-лейт. Сакенъ» (к-ръ кап. 2 р. А. А. Остолоповъ), держалъ свой брейдъ-вымпелъ Начальникъ Отряда, кап. 1 р. Федяевскій. По пути на Тендру мы заходили въ Акъ-мечеть и деревню Карловку и только 7 іюня пришли въ Тендровскій заливъ, гдѣ сразу съ моря обстрѣляли Николаевскую батарею, на которой большевики установили 6" орудія. По постановкѣ на якорь къ намъ перешелъ Начальникъ Отряда. До 24 октября мы стояли на Тендрѣ, выходя къ Николаевской батареѣ и обстрѣливая ее. Была свезена на берегъ наша десантная рота подъ командой поручика Высочина.

Въ 1920 году стоянка и дѣйствія на Тендровскомъ заливѣ были во многомъ отличны отъ 1919 года: у большевиковъ была авіація, которая довольно регулярно налѣтала на нашъ отрядъ и бросала бомбы на корабли. Былъ у нихъ въ Очаковѣ аэростатъ, который поднимался для наблюденій, а Николаевская батарея была вооружена 6" орудіями. Появились и болиндеры съ 120 м/м. пушками.

22 іюля пришелъ лин. кор. «Генералъ Алексѣевъ» подъ флагомъ Командующаго Флотомъ и произвелъ нѣсколько выстрѣловъ изъ 12" орудій по Николаевской батареѣ. Простоявъ въ Тендровскомъ заливѣ до 26 іюля, «Генералъ Алексѣевъ» ушелъ въ Севастополь. Въ Тендровскомъ заливѣ мы стояли пять мѣсяцевъ, выходя къ Николаевской батареѣ и Очакову обстрѣливать красныхъ. За это время произошла смѣна Начальника Отряда и, вмѣсто кап. 1 р. Федяевскаго, былъ назначенъ кап. 1 р. Собецкій.

Питались мы черезъ нашу десантную роту, которая присылала намъ провизію, муку для хлѣба и арбузы. Получали мы еще провизію и изъ Севастопольскаго порта, а уголь подвозили угольщики. Прѣсную воду получали изъ судовыхъ опрѣснителей— расходъ воды былъ ограниченъ. Начался чувствоваться недостатокъ по всѣмъ частямъ судового хозяйства.

Мы были почти что отрѣзаны отъ Севастополя и не знали, что дѣлается на фронтахъ. Въ концѣ октября было получено извѣстiе о смерти адмирала Саблина, скончавшагося въ Ялтѣ, 17 октября с. с. 1920 г. На его мѣсто былъ назначенъ контръ-адмиралъ Кедровъ, прибывшiй изъ заграницы.

20 октября мы получили приказанiе вернуть съ берега нашъ десантъ. Начальникъ Отряда перешелъ на тральщикъ «Добыча» и покинулъ Тендру. 23 октября мы послѣдовали за нимъ, всѣ другiе суда ушли наканунѣ. 24 октября вечеромъ мы пришли въ Севастополь и стали на Большомъ рейдѣ у Киленъ бухты для погрузки угля.

Я явился контръ-адмиралу Кедрову, который помѣщался въ Маломъ дворцѣ. Адмиралъ разспрашивалъ меня о состоянiи крейсера, ручаюсь ли я за команду и т. п. и отпустилъ меня съ приказанiемъ немедленно грузиться полнымъ запасомъ угля; объ эвакуацiи не было сказано и полслова. Цѣлый день мы принимали уголь и послѣ окончанiя погрузки, на буксирѣ портовыхъ катеровъ, перешли на мѣсто стоянки на Штандартскихъ бочкахъ, противъ пристани Русскаго Общества. На переходѣ отъ Киленъ бухты крейсеръ посѣтилъ контръ-адмиралъ Кедровъ, который обошелъ команду, помѣщенiя, командирскую и адмиральскую каюты, и тутъ мы узнали, что Добровольческая Армiя покидаетъ Крымъ и что на крейсерѣ у насъ будетъ находиться Командующiй Вооруженными Силами Юга Россiи генералъ Врангель, Командующiй Флотомъ контръ-адмиралъ Кедровъ съ Начальникомъ Штаба контръ-адмираломъ Машуковымъ и его штабъ. На крейсерѣ же будутъ эвакуированы семьи офицеровъ и охотниковъ крейсера.

Къ 1 ноября, дня выхода въ море, мы ликвидировали нашъ хуторъ съ живностью, что дало намъ возможность хорошо кормиться на переходѣ отъ Севастополя до Константинополя. Мы приняли семьи нашихъ офицеровъ и охотниковъ. Всѣ каюты и проходы были переполнены пассажирами, въ числѣ которыхъ эвакуировалась дочь генерала Корнилова Наталья Лавровна Корнилова. 1 ноября на крейсеръ прибылъ Главнокомандующiй со штабомъ и Командующiй Флотомъ. Въ 3 ч. дня, подъ флагомъ Главнокомандующаго мы снялись съ бочекъ и стали на якорь около Стрѣлецкой бухты, куда съѣхалъ Началькъ Штаба, контръ-адмиралъ Машуковъ для выясненiя, всѣ ли войска погрузились по расписанiю. Послѣ полуночи мы снялись съ якоря и пошли въ Ялту, куда пришли 2 ноября въ 9 час. утра. Главнокоман-

дующій съ контръ-адмираломъ Машуковымъ сошли на молъ, гдѣ грузились транспорты съ войсками. Въ 2 ч. дня мы снялись съ якоря и пошли въ Ѳеодосію и около 4 ч. дня встрѣтили въ морѣ транспортъ «Донъ», идущій изъ Ѳеодосіи съ войсками. Крейсеръ застопорилъ машины и ген. Врангель съ контръ-адмир. Машуковымъ на вельботѣ посѣтили «Донъ», на которомъ эвакуировались казачьи части. 3 ноября мы стали на якорь въ Ѳеодосійскомъ заливѣ. Контръ-адмиралъ Машуковъ на буксирѣ пошелъ въ Керченскій каналъ. Около насъ стоялъ французскій крейсеръ «Эдгардъ Кинэ» и французскій миноносецъ. Вечеромъ французскій крейсеръ снялся съ якоря, поднялъ нашъ національный флагъ и произвелъ салютъ, на который мы отвѣтили по уставу. Это былъ послѣдній салютъ Русскому Національному Флагу.

4 ноября, по возвращеніи к. адм. Машукова изъ Керченскаго пролива, мы снялись съ якоря и взяли курсъ на Босфоръ. Погода намъ благопріятствовала, переходъ былъ хорошій. 5 ноября поздно ночью крейсеръ вошелъ въ Босфоръ и сталъ на якорь въ Буюкъ-Дире, откуда былъ командированъ для связи съ Военно-Морскимъ Агентомъ, кап. 2 р. О. А. Щербачевымъ, стар. лейт. Ю. В. Соловьевъ. Утромъ 6 ноября мы снялись съ якоря и пошли Босфоромъ къ Константинополю, куда прибыли въ 10 ч. утра. По постановкѣ на якорь Командующій Флотомъ, вице-адмиралъ Кедровъ посѣтилъ французскаго адмирала, а въ 2 ч. дня мы перешли въ бухту Мода, гдѣ уже стояли наши транспорты съ войсками и бѣженцами. Въ бухтѣ Мода мы стояли около мѣсяца и за это время постепенно часть нашихъ пассажировъ съѣхала на берегъ, наши семейства перешли на п/х. Русскаго О-ва «Константинополь», а транспорты начали уходить въ Галиполи и другія мѣста высадки войскъ и бѣженцевъ. 11 декабря Главнокомандующій, генералъ Врангель перешелъ на яхту «Лукуллъ», а 12 декабря мы снялись съ якоря и пошли Мраморнымъ моремъ черезъ Дарданеллы въ Архипелагъ къ Коринѳскому каналу, черезъ который проходили наши суда малаго тоннажа въ Грецію. Къ Коринѳскому каналу мы подошли 14 декабря вечеромъ, 15-го пошли въ Наваринскую бухту, гдѣ застали транспортъ «Кронштадтъ», нефтяные миноносцы и еще какія-то суда. 17 декабря въ полночь мы вышли въ Аргастоли, гдѣ должны были собраться всѣ наши суда для дальнѣйшаго перехода въ Бизерту.

Погода была свѣжая, видимость плохая. Ночью мы получили радіо, что спасательный пароходъ «Черноморъ» сѣлъ на мель у мыса Монда. Мы измѣнили курсъ и пошли къ мысу Монда, куда пришли около полдня. «Черноморъ» наполовину сидѣлъ

на берегу; къ счастью, берегъ былъ песчанный, безъ камней и на «Черноморѣ» не было никакихъ поврежденій. Мы подошли по лоту прямо къ «Черномору» и, когда встали на якорь и развернулись кормой къ берегу, гдѣ выскочилъ «Черноморъ», до берега оказалось не болѣе двухъ кабельтовыхъ. Спустивъ шлюпки, мы начали заводить буксиры на «Черноморъ» и 18 декабря въ 4 ч. ночи благополучно стащили его на чистую воду. Въ 10 ч. утра, взявъ «Черноморъ» на буксиръ мы пошли въ Аргастоли. Въ пути «Черноморъ» просемафорилъ, что у него все въ исправности и что онъ можетъ идти самостоятельно. Мы отдали буксиръ, и «Черноморъ» пошелъ подъ своей машиной. Въ Аргастоли мы пришли послѣ полдня и тамъ застали всѣ наши суда. Постепенно всѣ наши суда уходили въ море для перехода въ Бизерту, а 25 декабря покинули Аргастоли и мы, взявъ на буксиръ учебное судно «Морякъ» (к-ръ стар. лейт. Рыбинъ). Переходъ былъ благопріятный и 29-го мы подошли къ Бизертѣ. На пути мы тщетно вызывали по радіо миноносецъ «Жаркій» (к-ръ стар. лейт. Манштейнъ). На всѣ вызовы «Жаркій» не отвѣчалъ и Командующій Флотомъ началъ безпокоиться о его судьбѣ. Но все окончилось благополучно — «Жаркій» по дорогѣ зашелъ въ итальянскій портъ, т. к. у него не хватило угля. Итальянцы снабдили «Жаркаго» углемъ и продовольствіемъ, послѣ чего миноносецъ пришелъ въ Бизерту. Тамъ мы нашли всѣ наши суда, пришедшія туда раньше. Въ 10 ч. 25 м. 29 декабря н. с. я въ послѣдній разъ далъ машинамъ ходъ, становясь на бочку.

* * *

Что можно сказать про стоянку въ Бизертѣ? Всѣ знаютъ какъ постепенно начали свозить на берегъ въ лагерь семейства и команду кораблей, какъ постоянно уменьшался личный составъ, какъ прекратили пары, какъ все меньше и меньше оставалось офицеровъ и команды . . .

Въ ноябрѣ 1924 г., послѣ признанія Франціей Совѣтовъ мы были принуждены спустить славный Андреевскій флагъ и покинуть суда. Я долженъ упомянуть о послѣднемъ Морскомъ Префектѣ въ Бизертѣ, вице-адмиралѣ Эксельмансъ, отношенія котораго къ намъ были чисто рыцарскими. Онъ не пожелалъ принять посланную совѣтами делегацію для осмотра нашихъ кораблей, что стоило ему его карьеры — его уволили въ отставку, но образъ адмирала джентельмена останется навсегда въ сердцахъ

нашихъ! Не многіе были способны на такой жестъ*).

Что же касается крейсера, то онъ, какъ началъ свою жизнь въ 1918 году съ 15 офицерами, такъ и въ ноябрѣ 1924 г. въ Африкѣ кончилъ свою жизнь съ 15 чел. офицеровъ и корабельныхъ гардемаринъ. Эти шесть лѣтъ крейсер «Кагулъ» — «Генералъ Корниловъ» честно исполнялъ свой долгъ передъ Родиной и былъ проданъ наササломъ французскими властями въ Бизертѣ, гдѣ и закончилъ свою службу флоту.

За 36 лѣтъ пребыванія въ изгнаніи скончались наши соплаватели:

Во Франціи:

Контръ-адмиралъ П. П. Остелецкій, инж.-мех. ген. майоръ В. Г. Максименко, стар. лейт-ы: Богуславскій, Кругликъ-Ощевскій.

Въ Тунисѣ:

Кап. 1 р. В. И. Лебедевъ, кап. 2 р. Ю. Л. Афанасьевъ, полк. арт. Войковъ, полк. инж. войскъ Шелиховскій, инж.-мех. стар. лейт. Гущикъ, морскіе врачи ; В. И. Бологовскій и П. И. Соловьевъ, стар. лейт. Берсеньевъ, поручикъ-механикъ Петровскій, капитанъ к. к. Д. А. Потапьевъ, поруч. к. к. А. М. Поповъ, гард. Новиковъ, охотникъ флота Росляковъ, Поповъ. Платоновъ—Педкильскій, Илья Ал. Н. Вагановъ.

Въ Алжирѣ:

Кор. гард. В. Гезехусъ, во время морскихъ операцій во II-ю Міровую войну кор. гард. Афанасьевъ (мич. фран. флота).

Въ Парагваѣ:

Инж.-мех. лейт. Лобовкинъ.

Списокъ этотъ, конечно, не полный, т. к. я не имѣю свѣдѣній о моихъ соплавателяхъ, разсѣянныхъ во всѣхъ странахъ свѣта.

Вѣчная память всѣмъ скончавшимся моимъ дорогимъ соплавателямъ! Оставшимся въ живыхъ шлю сердечный привѣтъ, всѣхъ всегда вспоминаю съ признательностью и любовью.

В. Потапьевъ.

Тунисъ, Сѣв. Африка.
1957 г.

---

*) — Скончался 2 февраля 1944 года 80-ти лѣтъ въ своей деревнѣ въ Бретани, Франція.

О дѣйствіяхъ вице-адмирала барона Antoine Exelmans въ Бизертѣ при спускѣ Андреевского флага на судахъ Русской Эскадры см. письмо стар. лейт. Р. Э. Виренъ отъ 2 ноября 1924 г., напечатанное въ «Морскихъ Запискахъ» томъ II, стр. 325 и 326. *Ред.*

Кап. 2 р. П. Е. Стоговъ

РОЛЬ ФЛОТА ВЪ ПРОШЛОМЪ, НАСТОЯЩЕМЪ И БУДУЩЕМЪ

Въ настоящей статьѣ будетъ разсматриваться вопросъ о томъ, какъ отразится на роли флота теперь и въ ближайшемъ будущемъ появленіе атомной энергіи, ракетныхъ роботовъ, газоструйныхъ двигателей и новыхъ электронныхъ приборовъ связи и навигаціи.

* * *

Каждое крупное военнотехническое открытіе неизмѣнно вызываетъ у энтузіастовъ того или другого рода оружія желаніе его монополизировать.

Монополія въ новой области военной техники используется для того, чтобы перенести центръ тяжести государственной обороны на одинъ изъ родовъ оружія и частичное умаленіе другихъ.

Сторонники такой «одноорyжной военной силы» совершенно не считаются съ уроками исторіи военнаго дѣла и въ своемъ ослѣпленіи не замѣчаютъ, какое громадное преимущество для врага, а не для нихъ, была бы замѣна хорошо сбалансированной военной силы силой однобокой. Какъ примѣръ, можно привести Англію, которая, согласно своей послѣдней «Бѣлой книгѣ», предполагаетъ черезъ десять лѣтъ замѣнить аэропланы, управляемые людьми, роботами, а сухопутную авіацію, какъ отдѣльный родъ оружія, вовсѣ упразднить. Если не будетъ внесено измѣненій въ планѣ «Бѣлой книги», сухопутная авіація въ Англіи будетъ принесена въ жертву арміи, которая будетъ вѣдать стратегическими роботами.

Соединенные Штаты Америки въ настоящее время также проходятъ черезъ очередной кризисъ внутри Министерства Обороны, результатъ котораго можетъ измѣнить въ ту или другую сторону структуру вооруженныхъ силъ страны, а съ ней увеличить или уменьшить ея военную мощь.

* * *

Изученіе исторіи флотовъ, исторіи развитія типовъ военныхъ судовъ въ связи съ общимъ развитіемъ техники и, наконецъ, изученіе военныхъ операцій флота, совершенныхъ однимъ флотомъ или совмѣстно съ сухопутными силами, позволяетъ намъ опредѣлить «теченіе» въ развитіи типовъ судовъ, въ измѣненіи морской тактики и стратегіи и, что особенно важно, направленіе (трендъ) въ сторону увеличенія или уменьшенія тѣхъ задачъ, которыя будутъ опредѣлять роль флота въ будущемъ.

* * *

Изъ исторіи флота мы видимъ, что первыми военными кораблями были торговыя суда, мореходный персоналъ которыхъ былъ торговаго флота и на которыхъ находилась военная команда съ обычнымъ сухопутнымъ вооруженіемъ. Эти корабли исполняли обязанности транспортовъ, перевозившихъ войска. Задачи экспедицій были десантныя операціи.

Военныя столкновенія на морѣ имѣли характеръ сухопутныхъ стычекъ. Суда сваливались на абордажъ, что было естественно при маломъ радіусѣ дѣйствія луковъ, пращей и копій.

По мѣрѣ расширенія территоріи, на которой разселялось человѣчество, увеличенія населенія и развитія промышленности и торговли, происходило медленное измѣненіе въ типахъ военныхъ судовъ.

Вмѣсто коммерческихъ, плохо управляемыхъ парусныхъ судовъ, имѣвшихъ обычно одинъ прямой парусъ, появились военныя галеры — гребныя суда, служившія, главнымъ образомъ, конвоемъ для транспортовъ, перевозившихъ войска и военные грузы. Галеры имѣли, обычно, вспомогательное парусное вооруженіе, но во время боевъ пользовались только веслами. Боевое вооруженіе галеръ, въ зависимости отъ задачъ, которыя онѣ выполняли, могло включать и метательные приборы, бросавшіе камни и зажигательные снаряды (греческій огонь) и забрасывательные крюки, позволявшіе подтягивать непріятельское судно и по переброшеннымъ летучимъ мостикамъ бросаться на абордажъ и рѣшать участь боя холоднымъ оружіемъ.

Галеры имѣли удлиненный выступающій таранъ заостренной формы, позволявшій, при ударѣ, разрѣзать корпусъ непріятельскаго судна, причиняя подводную пробоину. Матеріаломъ для судостроенія служило исключительно дерево, что давало возможность въ бою пользоваться тактикой зажиганія, особенно стоящихъ на якорѣ навѣтренныхъ судовъ, при помощи брандеровъ.

Театромъ дѣйствія военнаго флота было, главнымъ образомъ, Средиземное море. На этомъ морѣ и моряхъ, примыкающихъ къ нему, задачами галернаго флота были: охрана своихъ береговъ, нападеніе на непріятельскій военный флотъ, уничтоженіе вражескихъ коммерческихъ судовъ и защита своего коммерческаго флота какъ отъ непріятеля, такъ и отъ пиратовъ. Флотъ принималъ также участіе въ осадахъ городовъ и взятіи непріятельскихъ портовъ и крѣпостей. По своимъ мореходнымъ качествамъ и способу передвиженія подъ веслами и парусами, не позволявшими лавировки, это былъ флотъ каботажнаго плаванія.

Въ Средніе Вѣка, изобрѣтеніе паруснаго вооруженія, позволявшаго лавировку (примѣненіе косыхъ парусовъ вмѣстѣ съ прямыми) отодвинуло галерный флотъ на второй планъ. Новыя парусныя суда позволили значительно расширить сферу дѣйствія флота и рядъ открытій земель, включая Америку, слѣдуетъ отнести къ этимъ мореходнымъ судамъ. Почти что одновременно съ появленіемъ новаго типа парусныхъ судовъ явилось изобрѣтеніе пороха и съ нимъ появленіе пушекъ на корабляхъ.

Галеры, борта которыхъ были заняты гребцами и веслами, могли нести пушки только на носу и на кормѣ и поэтому сильно уступали въ силѣ артиллеріи парусныхъ судовъ.

Постепенно парусный флотъ занялъ доминирующее положеніе для дальнихъ плаваній, а галерный сталъ какъ бы флотомъ береговой обороны и, когда корабельный флотъ оперировалъ у береговъ, игралъ вспомогательную роль. Съ переходомъ на океанъ корабельный флотъ сталъ играть рѣшающую роль въ столкновеніяхъ между колоніальными державами — Испаніей, Голландіей, Англіей, Португаліей и другими. Роль путей сообщенія между материками росла и въ задачи флотовъ начали входить долговременныя блокады. Защита коммерческаго флота совершалась при помощи придачи конвоировъ къ группамъ коммерческихъ судовъ. Ввиду малой дальности пушекъ того времени парусным судамъ приходилось, для сосредоточенія огня нѣсколькихъ судовъ по одному кораблю, держать очень малую дистанцію другъ отъ друга. Абордажъ и брандеры продолжали играть видную роль въ тактикѣ корабельнаго флота.

Въ началѣ XIX столѣтія, съ началомъ индустріальной революціи, рядъ открытій нашелъ примѣненіе въ военномъ флотѣ. Главнѣйшія изъ нихъ были: пользованіе паровой энергіей для движенія судовъ, использованіе стали для постройки кораблей и усовершенствованіе артиллеріи.

Переходъ отъ парусовъ къ пару, какъ движущей силы, не произошелъ сразу, а потребовалъ нѣкотораго времени, потому что паровыя машины не были вполнѣ надежными и требовали такое большое количество топлива — угля, что радіусъ дѣйствія паровыхъ судовъ дѣлалъ ихъ судами каботажными. Для океанскихъ плаваній въ теченіе нѣсколькихъ десятковъ лѣтъ пришлось примѣнять парусно-паровыя суда.

О быстротѣ техническаго прогресса въ теченіе этой эпохи по сравненію съ эпохой предыдущей, можно судить по тому, что понадобились тысячи лѣтъ, чтобы отъ парусно-весельныхъ судовъ перейти къ судамъ парусным, и только полстолѣтія для перехода отъ парусно-паровыхъ къ паровымъ судамъ.

Какъ быстро измѣнялись въ теченіе XIX и XX столѣтій типы линейныхъ кораблей, мы видимъ изъ того, что съ момента постройки перваго броненосца «Мониторъ» во время Американской гражданской войны и до прекращенія постройки броненосцевъ съ концомъ 2-ой Міровой войны прошло всего около 90 лѣтъ. Предыдущій типъ парусныхъ линейныхъ кораблей владычествовалъ на моряхъ около 500 лѣтъ.

Въ концѣ второй половины XIX столѣтія рядъ открытій въ области металлургіи, электричества и двигателей внутренняго сгоранія подготовили почву для новыхъ типовъ военныхъ судовъ: появились миноносцы съ подводными торпедами, минные заградители съ донными минами. Взамѣнъ легкихъ парусныхъ судовъ появились крейсера разнаго тоннажа. Въ вооруженіи судовъ отражалась непрерывная борьба между оружіемъ нападенія и обороны. Примѣромъ этой борьбы можетъ служить состязаніе между мощью пушекъ и крѣпостью брони и борьба между самодвижущейся миной и противоминной артиллеріей. Каждый новый типъ военнаго судна, каждый новый военный приборъ въ той или другой мѣрѣ отражался на морской тактикѣ.

Переходъ на паровую энергію и угольное топливо сдѣлалъ флоты болѣе зависимыми отъ портовъ, и только постепенно, съ переходомъ на нефть и возможностью быстрыхъ перекачиваній топлива даже на ходу, и съ появленіемъ плавучихъ мастерскихъ и судовъ холодильниковъ, флотъ дѣлается способнымъ на долговременное пребываніе въ морѣ.

Къ началу XX столѣтія оказались технически выполнимыми подводныя лодки и летательные приборы, т. е. дирижабли и аэропланы.

Еще во время Наполеоновскихъ войнъ были сдѣланы попытки постройки подводныхъ лодокъ, но по ихъ несовершенству таковые не могли быть использованы практически.

Аккумуляторныя батареи и двигатели внутренняго сгоранія сдѣлали возможнымъ постройки современныхъ лодокъ, а самодвижущіяся мины дали имъ нужное вооруженіе.

Авіація и подводныя лодки въ Первую Міровую войну 1914–19 г. внесли крупный переворотъ въ тактику и стратегію. Вмѣсто двухмѣрной, вошла въ жизнь трехмѣрная тактика и стратегія, и надводный флотъ принужденъ былъ вести борьбу съ врагомъ не только на поверхности, но и въ воздухѣ, и подъ водой.

Въ Первую Міровую войну доминирующая роль подводныхъ лодокъ выразилась въ тѣсной блокадѣ англійскихъ береговъ и уничтоженіи транспортовъ съ продовольствіемъ и военными припасами. Линейные флоты Англіи и Германіи, опасаясь потерь отъ нападенія подводныхъ лодокъ и отъ минъ загражденія, щедро разбрасываемыхъ обѣими сторонами, отстаивались въ своихъ портахъ. По силѣ англійскій флотъ сильно превосходилъ германскій и, держа подъ наблюденіемъ германскія базы, могъ препятствовать вводу въ дополненіе къ подводной и надводную блокаду. За все время войны произошло лишь одно большое морское сраженіе — Ютландскій бой — въ которомъ обѣ стороны понесли большія потери и въ результатѣ котораго германскій флотъ принужденъ былъ вернуться въ свои порта и больше изъ нихъ уже не выходить.

На морѣ, однако, подводная блокада наносила такой ущербъ Англіи, что только постройка коммерческихъ судовъ Америкой съ небывалой скоростью и въ громадныхъ размѣрахъ спасла Англію отъ голода и пораженія. Для борьбы съ этой блокадой союзникамъ пришлось прибѣгнуть къ контръ-блокадѣ, заключавшейся въ попыткахъ запереть подлодки въ Нѣмецкомъ морѣ постановкой десятковъ тысячъ минъ загражденія и сотенъ километровъ широчайшихъ металлическихъ сѣтей съ подрывными патронами на путяхъ, которыми лодки шли, входя и выходя изъ своихъ базъ. Производились нападенія и на самыя базы подводныхъ лодокъ.

Средствомъ для борьбы съ подводными лодками въ морѣ и для охраны конвоевъ были, главнымъ образомъ, глубинныя бомбы. Необходимость для лодокъ подыматься на поверхность для зарядки аккумуляторовъ и освѣженія воздуха позволяло унич-

тожать ихъ на поверхности, но обнаружить ихъ можно было только случайно, при прохожденiи вблизи конвоировъ или охранныхъ судовъ. На борьбу съ подводными лодками были направлены аэропланы. Попаданiя по движущимся судамъ были немногочисленныя. По судамъ, стоящимъ на якорѣ, и по медленно идущимъ постояннымъ курсомъ судамъ попаданiя случались. Само появленiе аэроплановъ нервировало личный составъ на корабляхъ, подводныхъ лодкахъ и береговыхъ укрѣпленiяхъ.

Въ Балтiйскомъ и Черномъ морѣ подводныя лодки несли блокаду вражескихъ и защиту своихъ береговъ вмѣстѣ съ надводнымъ флотомъ.

Въ Балтiйскомъ морѣ, гдѣ, по политическимъ условiямъ, шведская береговая полоса была закрыта для подв. лодокъ, блокада имѣла меньшее значенiе и роль лодокъ выражалась защитой побережья Рижскаго, Финскаго и Ботническаго заливовъ. Блокада черноморскаго побережья Малой Азiи была настолько успѣшна, что въ Константинополѣ въ 1917 г. уже царилъ голодъ и турки готовились къ капитуляцiи.

Авiацiя въ Россiи и другихъ странахъ раздѣлялась на сухопутную и морскую. Во время Первой войны, роль авiацiи, какъ сухопутной, такъ и морской, изъ за малаго радiуса дѣйствiй, небольшой грузоподъемности, малаго вѣса бомбъ и отсутствiя специальныхъ приборовъ, не могла быть значительной и на нее легли обязанности развѣдки, фотографированiя и отчасти связи. На сухопутномъ фронтѣ авiацiя была использована для корректировки стрѣльбы, для бомбардировокъ различныхъ цѣлей, даже примѣняя зажигательные снаряды.

Въ Россiи сухопутная авiацiя первая создала стратегическую авiацiю въ видѣ четырехмоторныхъ аэроплановъ типа «Илья Муромецъ». Эти аппараты могли нести на себѣ пулеметы, малыя пушки и тяжелыя бомбы.

Борьба въ воздухѣ велась, главнымъ образомъ, между враждебными аэропланами, т. к. зенитной артиллерiи еще не существовало, а стрѣльба изъ пулеметовъ и винтовокъ обычно была недѣйствительной.

Любопытно отмѣтить, что на западномъ фронтѣ истребители иногда примѣняли для уничтоженiя противника способъ нанесенiя удара по хвосту противника пропеллеромъ, разсчитывая уничтожить врага и самому приземлиться не разбившись. Этотъ, своего рода, таранный ударъ вызывался трудностью попаданiя по быстро движущейся цѣли при маломъ углѣ обстрѣла.

* * *

Съ окончаніемъ Первой Міровой войны, послѣ того какъ были разрушены три Монархіи и на ихъ мѣстѣ создались новыя соціалистическія республики, началась подготовка къ слѣдующей міровой войнѣ.

Подготовка эта велась усиленно въ Германіи для возстановленія своего прежняго могущества и въ Совѣтскомъ Союзѣ для проведенія міровой коммунистической революціи. Двадцатилѣтній промежутокъ былъ хорошо ими использованъ и Вторая Міровая война рѣзко отличалась, какъ на сушѣ, такъ и на морѣ, отъ первой войны. То, что въ Первой войнѣ только намѣчалось въ воздухѣ, во Второй получило доминирующее значеніе, а подводная война заняла столь важную роль, что подводная блокада и борьба съ таковой сдѣлались главной задачей флота, въ дополненіе ко всѣмъ прежнимъ задачамъ.

За 20-лѣтній промежутокъ времени между войнами особенно сильно развились авіація, электроника, подводное плаваніе и ракетное искусство.

Германія концентрировала свои усилія на ракетахъ и на реакціонномъ газоструйномъ двигателѣ — джетъ для аэроплановъ, управляемыхъ человѣкомъ, и для автоматическихъ летательныхъ приборовъ. Приборы, управляемые по радіо въ воздухѣ, въ водѣ и даже на сушѣ были осуществлены съ помощью электроники. Въ авіаціи, благодаря постройки моторовъ все растущей мощности, появились многомоторные аэропланы. Съ величиной аппаратовъ и увеличеніемъ ихъ скорости понадобились новые прицѣлы, приборы автоматическаго управленія (Айронъ Майкъ) и новые методы воздушной навигаціи. Появилисъ «Лоранъ», «Дека», позволявшія получать аэропланамъ и кораблямъ свое мѣсто на картѣ съ помощью автоматическаго наблюденія и измѣренія промежутка времени между радіосигналами парныхъ станцій. Сухопутная авіація, въ своей тактикѣ, перешла на бомбардировку по площадямъ, а для защиты отъ попаданія снарядовъ зенитныхъ орудій разработала методы ночныхъ налетовъ. Стратегія уничтоженія тыла, узловъ снабженія, заводскихъ и фабричныхъ центровъ стала основой трехмѣрной стратегіи.

Въ подводномъ дѣлѣ была улучшена какъ конструкція лодокъ, такъ и ихъ вооруженіе и вентиляція. Лодки стали болѣе мореходными. Управляемыя по радіо мины, а потомъ электрическія мины вошли въ употребленіе. Магнитныя мины, появившіяся въ

видѣ опыта въ Первую войну, были улучшены и приготовлены къ массовай продукции.

Появился предтеча радара — радіо алтиметръ.

Во Франціи появился первый типъ сонара — прибора, дающаго разстояніе въ водѣ съ помощью измѣренія промежутка времени между отправкой подводнаго сигнала и полученіемъ отраженнаго эхо.

Въ морской авіаціи Америки и Англіи былъ осуществленъ крупный шагъ въ области раскрѣпощенія аэроплановъ отъ берега. Былъ выработанъ типъ авіаносца, съ котораго вылетали и на который возвращались аэропланы сухопутнаго типа. Благодаря авіаносцамъ, морская авіація стала авіацией дальняго дѣйствія. Прежній типъ поплавковыхъ аппаратовъ и летающихъ лодокъ сталъ примѣняться, главнымъ образомъ, для береговой обороны. По своей величинѣ летающія лодки не уступали сухопутнымъ аэропланамъ.

Сухопутная авіація, очень ревнивая къ своей стратегической роли, стала усиленно доказывать (Билли Митчелъ) легкую уязвимость морскихъ судовъ всякаго типа для сухопутныхъ аэроплановъ. Вопросъ ставился такъ, что съ появленіемъ аэроплановъ флотъ становится ненужнымъ. Противники флота не указывали, конечно, какъ будутъ вестись перевозки по морю безъ защиты флотомъ и морской авіацией, и съ нѣкоторымъ сожалѣніемъ допускали пользу подводныхъ лодокъ. Флотъ въ Америкѣ и въ другихъ странахъ, однако, продолжалъ существовать. Авіаносцы, въ связи съ ростомъ даже одномоторныхъ бомбовозовъ, увеличились и скоро почти достигли тоннажа линейныхъ кораблей. Сухопутная авіація скоро достигла положенія особаго рода оружія на такихъ же основаніяхъ, какъ Армія и Флотъ.

Вторая Міровая война для Америки началасъ на два года позднѣе, чѣмъ для ея союзниковъ, но еще до вступленія въ войну она снабженіемъ и продовольствіемъ помогала Англіи и Франціи, а потомъ и СССР.

Англія установила первую радарную сѣть, и ея роль для защиты отъ внезапныхъ налетовъ бомбовозовъ оказалась рѣшающей. Англія съ малымъ количествомъ истребителей смогла отбить атаки превосходныхъ воздушныхъ силъ Германіи. Радары, поставленные на сушѣ, слѣдя за полетомъ бомбовозовъ по радіо, наводили на нихъ ночные истребители, на которыхъ вскорѣ тоже начали ставить радары малой мощности и вѣса. Радаръ совершен-

но вытѣснилъ звуковые приборы для подслушиванія летающихъ аппаратовъ, т. к. слуховые аппараты изъ-за медленности дѣйствія, вызваннаго медленностью движенія звука, были непригодны для помощи въ наводкѣ зенитныхъ орудій. Зенитныя орудія съ радарной наводкой появились къ концу войны и способствовали тому, что бомбовозы принуждены были летать на большой высотѣ, уменьшая тѣмъ точность попаданія бомбъ. Бомбардировка тѣснымъ строемъ заставила союзниковъ перейти на ночное бомбардированіе. Большія потери въ бомбовозахъ заставили какъ союзниковъ, такъ и нѣмцевъ, посылать съ бомбовозами охрану изъ истребителей. Такъ какъ послѣдніе имѣли сравнительно малый радіусъ дѣйствія, ограничивалось достиженіе разрушенія всѣхъ военныхъ цѣлей.

Для защиты съ земли или съ палубы кораблей необходимо было увеличить процентъ попаданія по быстро движущимся цѣлямъ, могущимъ все время измѣнять свой курсъ и скорость. Въ Америкѣ, съ затратой въ два билліона долларовъ были изготовлены спеціальныя запальныя трубки, которыя, дѣйствуя по принципу миніатюрнаго радара, взрывали снарядъ, когда онъ проходилъ вблизи цѣли (проксимити фюзъ). Новыя трубки увеличили величину площади цѣли въ нѣсколько разъ и тѣмъ увеличили процентъ попаданія и уничтоженія аэроплановъ. Трубки эти примѣнялись и для сухопутной войны.

Во время Второй войны не произошло ни одного большого морского сраженія между броненосными эскадрами. Въ Тихомъ океанѣ въ борьбѣ флотовъ японскіе броненосцы были уничтожены аэропланами съ авианосцевъ, которые сами находились въ сотняхъ миль отъ своихъ цѣлей. Цѣлый рядъ столкновеній произошло между отдѣльными кораблями и отрядами. Въ этихъ столкновеніяхъ болшую роль сыграла авіація, подводныя лодки и радаръ, позволявшій давать накрытіе первымъ залпомъ, т. е. безъ пристрѣлки. Преимущество авианосцевъ, которые могли концентрировать мощную морскую авіацію противъ аэродромовъ на островахъ, было доказано тѣмъ, что десятки этихъ аэродромовъ были уничтожены, а острова заняты съ помощью десантовъ морской пѣхоты и сухопутныхъ войскъ. Эти успѣхи были достигнуты съ сравнительно небольшими потерями въ авианосцахъ, потери же японской авіаціи выразились болѣе чѣмъ 12.000 аппаратовъ, включая многочисленные «Камикадзы». Подводныя лодки и авіація, какъ сухопутная, такъ и морская, уничтожила японскій коммерческій флотъ, а сухопутная авіація также потопила рядъ военныхъ судовъ.

Необходимость многочисленныхъ десантовъ вызвала созданіе спеціальныхъ десантныхъ судовъ и судовъ, снабженныхъ неуправляемыми ракетами, для обстрѣла мѣстъ высадки. Въ Тихомъ океанѣ роль броненосцевъ свелась къ обстрѣлу береговыхъ укрѣпленій.

Въ Тихомъ океанѣ японцы не могли создать подводной блокады и американское снабженіе доходило до назначенія съ малыми потерями.

* * *

Въ Атлантическомъ океанѣ, въ Средиземномъ морѣ и въ Ледовитомъ океанѣ Германія установила подводную и воздушную блокаду, которая была такъ успѣшна, что только массовое судостроительство Америки смогло сдѣлать возможными тѣ перевозки, которыя шли изъ Америки къ союзникамъ. Хотя Германія начала подводную войну съ меньшимъ числомъ лодокъ, чѣмъ въ первую войну, она сумѣла поставить постройку лодокъ такъ хорошо, что число ихъ росло, несмотря на потери.

Америка оказалась недостаточно подготовленной для охраны своего побережья и нѣмцы вначалѣ топили суда, шедшія вдоль американскихъ береговъ. Постройка тральщиковъ, спеціальныхъ фрегатовъ и конвойныхъ миноносцевъ, вмѣстѣ съ увеличенiемъ числа аэроплановъ, помогла очистить береговую полосу отъ лодокъ, но середина океана была тѣмъ мѣстомъ, гдѣ лодки топили свои жертвы. Для обнаруживанія лодокъ на миноносцахъ и фрегатахъ (типъ быстроходнаго охраннаго судна) служили сонары, а глубинныя бомбы, выбрасываемыя изъ спеціальныхъ станковъ по нѣсколько штукъ сразу — для ихъ уничтоженія. Лодки, по сравненію съ прошлой войной были болѣе крѣпкой конструкціи и могли выдерживать большую глубину погруженія, что уменьшало дѣйствительность взрывовъ глубинныхъ бомбъ (гидростатическій аппаратъ замыканія на большихъ глубинахъ дѣйствовалъ неточно). Дизеля лодокъ позволяли имъ въ полупогруженномъ положеніи идти быстрѣе, чѣмъ грузовые пароходы и лодки, держась «волчей стаей», внѣ обстрѣла конвоировъ, которыхъ всегда было недостаточно, нападали ночью. Во второй половинѣ войны на лодкахъ появился спеціальный воздушный клапанъ «шноркель», позволявшій имъ идти подъ дизелями въ погруженномъ состояніи. До появленія этого прибора, лодки должны были всплывать для зарядки аккумуляторовъ, и въ этомъ положеніи онѣ могли быть обнаружены радарами съ судовъ и аэроплановъ. При наличіи шноркеля обнаружить лодку сдѣлалось гораздо труднѣе, такъ

какъ высота и діаметръ шноркеля представляли площадь во много разъ меньше, чѣмъ корпусъ лодки. Несмотря на эту трудность, радаръ все же обнаруживалъ лодки. Нѣмцы стали примѣнять специальную краску, поглощавшую энергію радара и тѣмъ препятствовавшую возвращенію эхо. Союзники отвѣтили на это измѣненіемъ длины волны радара, которая потребовала для поглощенія столь толстаго слоя краски, что отъ нея пришлось отказаться.

Большую пользу въ борьбѣ съ подводными лодками принесли «карманные авіаносцы» при конвояхъ, перестроенные изъ коммерческихъ судовъ. Аэропланы съ этихъ авіаносцевъ обнаруживали лодки и бросали въ нихъ бомбы. Само присутствіе аэроплановъ заставляло лодки дѣйствовать осторожнѣе. Контръ-блокаду Союзники дѣлать не могли, т. к. Германія располагала всемъ европейскимъ побережьемъ, а потому усилія были направлены къ разрушенію съ воздуха тѣхъ портовъ, гдѣ находились бетонныя убѣжища для лодокъ, а также къ уничтоженію лодокъ на стапеляхъ на строительныхъ верфяхъ.

Во время войны Германія использовала свои знанія въ ракетномъ дѣлѣ и выпустила два типа автоматически дѣйствующихъ ракетъ: одинъ типъ былъ джетъ (газоструйный двигатель), который перевозилъ зарядное отдѣленіе въ одну тонну на разстояніе около ста миль со скоростью въ 300 миль въ часъ. Эта бомба, изготовленная въ количествѣ болѣе 10.000, была выпущена противъ Англіи и причинила тамъ громадныя разрушенія. Попытки разрушить съ воздуха мѣста выпуска этихъ бомбъ не увѣнчались успѣхомъ, и только высадка союзниковъ помогла уничтожить эту опасность. Вторая бомба была В-2 — первая баллистическая ракетная бомба. Если отъ первой бомбы были средства обороны съ помощью уничтоженія ея въ воздухѣ, то отъ второй такихъ средствъ не было изъ-за ея скорости въ 3000 миль въ часъ.

Изъ-за подводной блокады и бомбардировки ракетными бомбами, Союзники часто были близко къ проигрышу кампаніи. Только тотъ фактъ, что Германія запоздала со своими ракетами, позволилъ Союзникамъ произвести высадку въ Нормандіи на территоріи занятой и укрѣпленной нѣмцами. Эта высадка, какъ и высадка передъ тѣмъ въ Африкѣ, а потомъ въ Италіи, были осуществлены при помощи флота.

При высадкахъ на островахъ Тихаго океана, а также въ Нормандіи разрушеніе подводныхъ препятствій у береговъ было

осуществлено людьми-лягушками (водолазами, носившими съ собой резервуаръ сжатаго воздуха).

* * *

Во время войны, подъ покровомъ секретности, между Америкой и ея союзниками и Германiей шло состязанiе, кто первый сумѣетъ построить атомную бомбу. Ставка была исключительно большая — побѣдившiй въ этомъ состязанiи выигрывалъ войну.

Состязанiе выиграла Америка и первыя двѣ бомбы, одна изъ урана-235, а другая изъ плутона-239 были взорваны въ Хирошимѣ и Нагасаки. Взрывы причинили страшное разрушенiе, нанесли громадный уронъ населенiю и окончательно подорвали у японцевъ волю къ продолженiю войны, закончившуюся капитуляцiей. Взрывъ этихъ бомбъ избавилъ Америку отъ необходимости высадки десанта на Японскiе острова, что стоило бы ей громадныхъ потерь въ личномъ составѣ.

Изъ опыта Второй Мiровой войны выяснилось, что сухопутная авiацiя, даже при наличiи близкихъ базъ, не можетъ одна довести войну до побѣды и что для полнаго уничтоженiя тыловыхъ базъ и нервныхъ центровъ обороны необходимо гораздо болѣе мощное взрывчатое вещество чѣмъ ТНТ. Выяснилась также необходимость увеличенiя радiуса дѣйствiя аэроплановъ, чтобы имѣть возможность производить налеты на всю территорiю непрiятеля. Недостаточность мощности взрывчатаго вещества въ бомбахъ для уничтоженiя бетонныхъ убѣжищъ стала очевидной.

Роль подводной блокады и важность ея парированiя была полностью выяснена. Необходимость спецiальныхъ судовъ и оборудованiя для борьбы съ подводными лодками стала очевидной настолько, что борьба съ подводной блокадой была указана флоту какъ главнѣйшая задача при веденiи наступательной войны, а организацiя подводной блокады — первой задачей въ войнѣ оборонительной.

Ракетное дѣло съ роботами для нападенiя и защиты отъ нападенiя аэроплановъ или роботовъ, сдѣлалось сразу основной задачей подготовки къ слѣдующей войнѣ. Развитiе атомныхъ роботовъ съ предѣльной дальностью и бомбъ атомныхъ для уничтоженiя этихъ роботовъ нападенiя должно рѣшить участь будущей войны. Роль флота въ авiацiонно-роботной фазѣ будущей войны должна будетъ опредѣлить — увеличивается ли его значенiе или нѣтъ. Для того чтобы отвѣтить на этотъ вопросъ теперь, надо ознако-

миться сначала съ тѣми успѣхами въ области ракетъ, атомныхъ бомбъ, аэроплановъ и авианосцевъ, достигнутыми за послѣдніе 12 лѣтъ. Преимущества и сравнительная важность сухопутныхъ, морскихъ и роботныхъ базъ будетъ рѣшающимъ факторомъ для опредѣленія роли флота при теперешнемъ развитіи техники.

За 12 лѣтъ послѣ окончанія войны, когда были построены первыя двѣ бомбы, атомное дѣло ушло далеко впередъ.

Реакція въ плутоновой или урановой бомбѣ дѣйствуетъ слѣдующимъ образомъ: въ незначительномъ числѣ атомовъ происходитъ раскалываніе и выдѣленіе нейтроновъ. Эти нейтроны раскалываютъ сосѣдніе атомы, которые также выдѣляютъ нейтроны. Если масса плутона или урана достаточно велика, то число нейтроновъ и, значитъ, число расколотыхъ атомовъ возрастаетъ быстро и черезъ нѣсколько микросекундъ происходитъ взрывъ. Масса, при которой эта цѣпная реакція можетъ произвести взрывъ называется «критической» массой. Величина критической массы опредѣляетъ возможную силу взрыва бомбы. Практически, два или болѣе заряда плутона или урана чрезвычайно быстро соединяются вмѣстѣ, чѣмъ и производится взрывъ. Каждая отдѣльная масса должна быть меньше критической массы. Практически оказалось возможнымъ производить плутоновые взрывы мощностью въ три раза большей, чѣмъ взрывъ въ Хирошимѣ. Неполный взрывъ достигается спеціальными методами пониженія критической массы, чѣмъ удается уменьшать мощность взрыва до 10 или даже 5 килотоннъ тринитротолуола. Для цѣлей тактическихъ, мощность въ 60 килотоннъ ТНТ совершенно достаточна, но для стратегическаго разрушенія большихъ цѣлей необходимо увеличивать взрывчатую силу бомбъ до 1 – 5 мегатоннъ ТНТ. Такія бомбы осуществлены съ помощью водородной реакціи «сцѣпленія». Въ этой реакціи тяжелый водородъ съ массой 3 и водородъ съ массой 2, подъ вліяніемъ взрыва плутоновой бомбы, обращается въ гелій съ выдѣленіемъ громадной энергіи. При этой реакціи, не имѣющей критической массы ограничивающей мощность, также выдѣляются нейтроны, обладающіе громадной скоростью. Практически въ бомбѣ водородъ 3 получается раскалываніемъ литія 6-ю нейтронами. Для уменьшенія стоимости бомбы на единицу мощности были построены бомбы, въ которыхъ мощность взрыва осуществлялась использованіемъ чрезвычайно быстрыхъ нейтроновъ водородной реакціи дешеваго (40 дол. килограммъ) урана 238. Въ такой бомбѣ плутонъ служитъ запальной трубкой, водородъ — запальнымъ стаканомъ а уранъ 238 — взрывчатымъ веществомъ.

При всякой реакціи «расщепленія» только около одной тысячной массы обращается въ энергію, а остальная масса въ радіоактивные остатки. Среди этихъ остатковъ, которые послѣ взрыва попадаютъ на землю, особенно вредны для человѣка и и его потомства, стронцій-90, который, попадая въ пищу или въ легкія, своей радіоактивностью производитъ разрушенія внутри тѣла, дѣйствуя, главнымъ образомъ, на костный мозгъ и бѣлые шарики въ крови. Внутренняя и внѣшняя радіоактивность при достаточной силѣ производитъ воздѣйствія на хромозоны, что отражается на потомствѣ. Радіоактивность производитъ мутацію, т. е. перемѣны въ организмѣ, обычно вредныя и ведущія къ вымиранію.

Если можно спорить о вредѣ для человѣчества небольшого числа бомбъ, взрываемыхъ для испытаній, то несомнѣнно, что пользованіе бомбами «расщепленія» мощностей въ мегатонны для военныхъ цѣлей чрезвычайно плачевно отзовется на человѣчествѣ и его потомствѣ.

Въ настоящее время въ Америкѣ производятъ только большія водородныя бомбы, гдѣ источникомъ радіоактивныхъ остатковъ является только 5% плутона. Предполагается, что въ будущемъ (черезъ 5 лѣтъ) окажется возможнымъ ограничить полуфунтомъ количество радіоактивныхъ веществъ въ мегатонной бомбѣ. Практически такое количество остатковъ не сможетъ повредить человѣчеству. Такъ какъ остатки, благодаря разсѣиванію, одинаково вредятъ всему міру, то надо ожидать отказа отъ типа бомбъ съ ураномъ-238 и отъ СССР.

* * *

Въ области роботовъ, какъ типа джетъ, такъ и ракетныхъ прототиповъ нѣмецкихъ В-1 и В-2, техника ушла далеко впередъ. Теперь «Матадоры» разныхъ марокъ имѣютъ дальность въ 300 и 600 миль, со скоростью отъ 300 до 600 миль. Эти джеты съ помощью радіосигналовъ управляются съ поверхности наблюдателями и ведутся ими къ цѣлямъ.

«Снаркъ» имѣетъ дальность въ 5000 миль, скорость, вѣроятно, въ 2-3 Маха (скорость распространенія звука, мѣняющаяся съ высотой, равно одному Маху). Высота полета до 80000 футъ. Управленіе съ помощью звѣздной навигаціи, линія вертикала опредѣляется электроннымъ способомъ.

Ракеты примѣняются для большихъ разстояній въ формѣ баллистическихъ бомбъ. Отличіе этого типа отъ джета заключается въ томъ, что топливо и кислородъ несется самимъ снаря-

домъ и благодаря этому ракеты могутъ дѣйствовать за предѣлами атмосферы.

Зарядъ ракеты дѣйствуетъ сравнительно короткое время, одну-двѣ минуты, а потомъ ракета летитъ какъ снарядъ изъ орудія, по инерціи. «Юпитеръ», «Торъ», «Полярисъ» должны имѣть дальность въ 1500 миль и скорость въ 4000–5000 миль. Изъ этихъ ракетъ только «Юпитеръ» прошелъ испытанія на дальность, но не прошелъ еще испытанія по управленію (гайдансъ). «Атласъ» и «Титанъ», съ радіусомъ дѣйствія въ 5000 миль находятся въ стадіи испытанія. Размѣръ этихъ ракетъ: длина — около 90 футъ, вѣсъ—около 100 т., скорость предполагается въ 6000 миль въ часъ. Для автоматическаго управленія джетовъ, для большихъ и среднихъ разстояній теперь примѣняются три системы: звѣздная навигація, система базированная на измѣреніи инерціи специальными приборами и на осяхъ въ пространствѣ получаемыхъ съ помощью жироскоповъ и электронныхъ приборовъ и, наконецъ, система, базированная на полученіи «Доплеръ радаромъ» абсолютной скорости (скорость по отношенію къ землѣ) и величину дрейфа. Въ послѣднемъ приборѣ возможно получать непосредственно широту и долготу своего мѣста.

Изъ ракетъ ближайшаго дѣйствія можно отмѣтить «Редстонъ» съ дальностью болѣе 200 миль и «Регулусъ» 1 и 2 — джеты, употребляемые на судахъ и подводныхъ лодкахъ, съ дальностью, вѣроятно, болѣе 200 миль. Атомныя или водородныя зарядныя отдѣленія могутъ быть примѣняемы какъ на ракетахъ, такъ и на джетахъ.

Защита отъ летающихъ цѣлей, съ поверхности и съ летательныхъ аппаратовъ продвинулась со времени войны далеко. Сейчасъ «Нике», «Нике-Аджаксъ», «Нике-Геркулесъ» и «Нике-Зевесъ» съ радіусомъ дѣйствія въ 50 и болѣе миль защищаютъ базы и города. На морѣ «Талосъ» и «Тартаръ» примѣняются для защиты въ воздухѣ отъ воздушныхъ снарядовъ. Управленіе, большей частью радарное, сначала производится съ поверхности а затѣмъ радаромъ на самой ракетѣ. Въ разработкѣ или въ испытаніяхъ находятся нѣсколько десятковъ различныхъ роботовъ. Для управленія конечной части траекторіи ракетъ и джетовъ примѣняются приборы, реагирующіе на инфра-красные лучи, испускаемые цѣлью. Дальность дѣйствія такихъ приборовъ — нѣсколько миль. Для борьбы съ ракетами, управляемыми радаромъ, аэропланы прибѣгаютъ къ радарной помѣхѣ. Значеніе такой помѣхи очень велико, что видно изъ того, что на большихъ

бомбовозахъ въ составѣ экипажа имѣются специалисты-электроники.

До сихъ поръ еще нѣтъ роботовъ, способныхъ уничтожать баллистическія бомбы, летающія съ большой скоростью, но работы надъ такими роботами ведутся въ лабораторіяхъ, повидимому не безъ успѣха. Уже ведутся работы надъ приборами, охраняющими баллистическіе снаряды отъ нападенія такихъ роботовъ (контръ-контръ-роботы). Какъ и прежде, изобрѣтеніе прибора нападенія скоро сопровождается изобрѣтеніемъ прибора для защиты отъ этого нападенія. Появленіе атомной энергіи для взрывчатыхъ снарядовъ и двигателей судовъ отразились на флотѣ, какъ и на другихъ родахъ оружія. Необходимость пользованія атомными и водородными бомбами потребовало специальныхъ аэроплановъ.

Всѣ аэропланы морской авіаціи теперь — джетъ. Плутоновыя бомбы, разрушительной силы 20-60 тоннъ ТНТ, несутся истребителями-бомберами, не имѣющими большого радіуса дѣйствія. Для бомбъ водородныхъ (термоядерныхъ), ввиду ихъ большого размѣра и необходимости сбрасывать ихъ на разстояніи до 1500 миль, употребляются двухмоторные бомбовозы, которые потребовали большей длины палубы для взлета и посадки, что сдѣлало необходимымъ постройку авіаносцевъ въ 70 и болѣе тысячъ тоннъ.

Американскій флотъ теперь располагаетъ пятью авіаносцами этого типа. Три уже въ строю, три — строятся. Строится также крейсеръ въ 11000 тоннъ, вооруженный роботами, съ двумя реакторами типа «Наутилусъ», но большей мощности. Послѣ чрезвычайно удачныхъ результатовъ, достигнутыхъ съ реакторами «Наутилуса» и «Морской волкъ», Конгрессъ разрѣшилъ постройку 6-ти дополнительныхъ лодокъ, а потомъ еще шести. Лодки первой партіи включаютъ три, предназначенныхъ для истребленія надводныхъ судовъ и одну для радарной службы (радарное сторожевое судно). Типъ реактора еще не выработанъ. Работы по реакторамъ съ быстрыми нейтронами, не требующими модератора и обладающими меньшимъ вѣсомъ и объемомъ, ведутся полнымъ ходомъ. Созданіе такихъ реакторовъ — необходимое условіе для возможности осуществить атомные аэропланы. Надъ такими аэропланами работаетъ флотъ и стратегическая авіація, но пройдетъ еще не менѣе 10 лѣтъ пока они получатъ практическое примѣненіе. Предполагаемый вѣсъ — 200 тоннъ. Въ настоящее время, однако, интересъ стратегической авіаціи и флота

направлены на развитіе ракетныхъ роботовъ и роботовъ-джетъ. Охрана отъ внезапнаго нападенія съ воздуха сейчасъ аэропланами, а въ будущемъ роботами, дѣлаетъ необходимымъ вынесеніе далеко впередъ границы охраны Америки и Канады, въ этомъ вопросѣ составляющими одно цѣлое. Эта охрана осуществлена уже пикетными радарными судами оборудованными радарами и специальными мачтами, радарными блимпами (малые мягкіе дирижабли) въ которыхъ антена радара вставлена въ оболочку блимпа, и специальными аэропланами, снабженными радарами. Радарные аэропланы и радары на островахъ позволяютъ, вмѣстѣ съ тремя рядами-линій радаровъ на материкѣ и радарной охраной НАТО получать предупрежденіе о приближеніи непріятеля. До сихъ поръ еще эти радары не могутъ предупреждать о приближающихся баллистическихъ роботахъ, но ведутся работы по этимъ специальнымъ радарамъ.

Въ защиту отъ роботовъ на большомъ разстояніи вѣроятно будутъ привлечены пикетныя суда, снабженныя контръ-роботами, о которыхъ было уже упомянуто.

* * *

Теперь перейдемъ къ оцѣнкѣ и сравненію моря и суши, какъ базы для выпуска аэроплановъ сейчасъ, а роботовъ въ близкомъ будущемъ.

Стратегія большой трехмѣрной войны предусматриваетъ наличіе стратегическихъ аэроплановъ и роботовъ. Сила эта должна быть распредѣлена между большимъ числомъ базъ, чтобы она не могла быть уничтожена внезапнымъ ударомъ непріятеля. Ударъ этотъ будетъ состоять изъ атаки аэропланами и роботами дальняго дѣйствія. Необходимо достаточно стратегической авіаціи и роботовъ, чтобы послѣ внезапной атаки нанести врагу непоправимое разрушеніе.

Первая фаза войны неизбѣжно начнется воздушной атакой насыщенія, направленной, прежде всего, на уничтоженіе стратегической авіаціи и роботовъ, воздушныхъ базъ и складовъ съ атомными бомбами. Вѣроятно, въ первую атаку меньше пострадаютъ экономическіе и индустріальные центры, которыми непріятель займется во время слѣдующихъ атакъ, когда онъ самъ будетъ болѣе обезпеченъ отъ отвѣтнаго удара.

Внезапно атакованная страна, со своей стороны, направитъ свой ударъ, главнымъ образомъ по индустріальнымъ жизнен-

нымъ центрамъ врага, и только слѣдующія атаки противъ базъ воздушныхъ и роботныхъ установокъ.

Важность сохраненія достаточнаго числа стратегическихъ аэроплановъ и роботовъ послѣ первой внезапной атаки придаетъ исключительное значеніе морской стратегической авіаціи, такъ какъ авіаносцы, проводящіе большую часть времени въ морѣ въ составѣ особыхъ эскадръ, находятся всегда въ неизвѣстной для непріятеля точкѣ. Непріятель можетъ только приблизительно знать ихъ мѣстонахожденіе. Передъ атакой (чтобы не терять времени и не заниматься розыскомъ бомбовозами), непріятель долженъ своими истребителями найти эскадру и въ нихъ авіаносцы.

Эскадры держатся въ весьма разомкнутомъ строѣ. Разстояніе между большими судами опредѣляется разрушительной силой водородной бомбы, которой, болѣе или менѣе теоретически, для авіаносцевъ считается двѣ мили. Авіаносцы въ эскадрахъ окружены рядомъ вспомогательныхъ судовъ, обезпечивающихъ ихъ защиту съ воздуха и съ моря. Воздушная охрана состоитъ изъ двухъ линій — ближней и дальней; послѣдняя вынесена на сотню миль отъ авіаносцевъ. Спеціально оборудованные отряды для истребленія подводныхъ лодокъ сопровождаютъ эскадру.

Истребители непріятеля ищутъ эскадру радарами, что даетъ имъ возможность быстраго осмотра большихъ площадей моря, но радаръ выдаетъ ихъ присутствіе охраннымъ аэропланамъ, легко могущимъ ихъ уничтожить. Радаръ можетъ дать только положеніе корабля по отношенію къ истребителю и его приблизительную величину. Это обстоятельство дѣлаетъ возможнымъ радарный камуфляжъ, т. е. всякій большой танкеръ или старый броненосецъ, для наблюдателя можетъ показаться авіаносцемъ.

Ввиду неизбѣжной потери времени и необходимости прорываться черезъ такую воздушную защиту, непріятель, вѣроятно, займется въ первую голову сушей, т. к. если бы онъ занялся моремъ, то это уменьшило бы шансы его внезапнаго нападенія на сушѣ.

При атакѣ роботами положеніе авіаносцевъ особенно благопріятно, т. к. даже если наблюдающіе аэропланы непріятеля обнаружили бы эскадру, и даже разгадали бы камуфляжъ, то за время между выстрѣломъ робота и достиженіемъ намѣченнаго мѣста, авіаносецъ успѣетъ отойти отъ него на разстояніе больше радіуса разрушенія. Скорость авіаносцевъ теперь болѣе 30 миль, а при атомныхъ двигателяхъ будетъ значительно больше. Время

полета робота въ зависимости отъ разстоянія 10 или болѣе минутъ.

* * *

Весной будущаго года въ Америкѣ и СССР будутъ выстрѣлены, для научныхъ цѣлей, связанныхъ съ геофизическимъ международнымъ годомъ, нѣсколько сателитовъ. Эти сателиты въ теченіе нѣкотораго періода времени будутъ облетать земной шаръ на высотѣ отъ 200 до 1000 миль. Хотя эти сателиты будутъ имѣть вѣсъ только въ 7 фунтовъ и діаметръ въ 20 дюймовъ, они будутъ снабжены приборами, способными измѣрять такія величины какъ число зеренъ метеорологической пыли, ультрафіолетовые лучи солнца, количество электроновъ на единицу объема въ іоносферѣ и плотность атмосферы въ различныхъ разстояніяхъ отъ земли. Эти данныя будутъ передаваться методами телеметріи наблюдателямъ на землѣ. Изъ наблюденій за полетомъ сателитовъ смогутъ быть получены информаціи о силѣ притяженія къ землѣ въ различныхъ точкахъ, о формѣ земли и о магнитныхъ аномаліяхъ.

Сколько времени проведетъ на своей орбитѣ каждый сателитъ сейчасъ сказать нельзя. Послѣ первыхъ испытаній, которыя обойдутся во многіе десятки милліоновъ долларовъ, будутъ, вѣроятно, выстрѣливаться сателиты, нужные для военныхъ цѣлей, т. е. для наблюденія за непріятелемъ. Существуетъ проектъ «Бигъ Броверъ», въ которомъ сателитъ будетъ имѣть вѣсъ въ 70 фунтовъ. Это значитъ, что общій вѣсъ ракеты будетъ около 100 тоннъ. Этотъ сателитъ, съ помощью оптическихъ приборовъ, будетъ имѣть возможность наблюдать за всемъ тѣмъ, что происходитъ въ избранной части земного шара. Данныя, получаемыя сателитомъ, можно будетъ передавать телевизіей или электромагнитнымъ способомъ.

* * *

Переходъ къ воздушной войнѣ, хотя бы и постепенный, на роботы для воздушныхъ бомбардировокъ, дѣлаетъ необходимымъ своего рода пристрѣлку роботной стрѣльбы. По отношенію къ базамъ на морѣ, т. е. авианосцамъ, роботоносцамъ и подводнымъ лодкамъ, стрѣляющими роботами, роль сателита наблюдающаго съ берега за стрѣльбой роботами совершенно аннулируется, благодаря передвиженію цѣлей во время полета роботовъ. Пристрѣлка дѣлается невозможной. Измѣненіе положенія цѣли при зигзагообразномъ продвиженіи не даетъ возможности стрѣляющимъ взять

поправку на перемѣщеніе цѣли. Авианосцы могутъ обнаружить присутствіе сателита и мѣнять курсъ. Практически это сводится къ тому, что по движущейся цѣли надо будетъ стрѣлять залпами по площадямъ, что потребуетъ такого количества роботовъ, которое не сможетъ быть оправдано даже случайнымъ успѣхомъ. Успѣхъ можетъ быть случайнымъ потому, что сателиту отличить авіаносецъ отъ камуфляжа будетъ практически невозможно.

Кромѣ авіаносцевъ, флотъ располагаетъ большими летающими лодками, скорость которыхъ уже теперь приближается къ скорости звука и одинакова со скоростью сухопутныхъ бомбовозовъ, кромѣ джетъ-бомберовъ Б-52 и Б-58.

Въ комбинаціи съ подводными лодками, летающія лодки, не прибѣгая къ летающимъ цистернамъ, обладаютъ той же дальностью дѣйствія, которая необходима для стратегической авіаціи.

Помимо преимущества морскихъ воздушныхъ базъ въ смыслѣ защиты отъ атакъ съ суши, они имѣютъ большое преимущество и съ точки зрѣнія нападенія.

Точность попаданія зависитъ непосредственно, при тѣхъ же приборахъ, отъ разстоянія до цѣли. Морская стратегическая авіація имѣетъ по отношенію междуконтинентальныхъ роботовъ, установленныхъ на сушѣ, преимущество въ точности попаданія отъ двухъ до трехъ разъ.

Для малыхъ войнъ, въ которыхъ не будетъ примѣняться нуклеонная бомбардировка, чтобы не вызвать міровой войны, необходима возможно быстрая посылка отряда хорошо вооруженныхъ войскъ, способныхъ быстро перемѣщаться. Пользуясь тактическими атомными снарядами, этотъ отрядъ долженъ оказаться побѣдителемъ быстро и съ возможно малыми потерями. Такими отрядами могутъ быть базирующіеся на морѣ отряды морской пѣхоты, могущіе высаживать десантъ съ спеціальныхъ геликоптеровъ въ глубь страны. Геликоптеры, вмѣстимостью въ полвзвода смогутъ перебросить отрядъ въ тылъ противника и помогать отряду въ его перемѣщеніяхъ на сушѣ. Быстрота перемѣщенія практически увеличиваетъ въ нѣсколько разъ силу отряда по отношенію къ противнику, не имѣющему современныхъ средствъ переброски.

Улучшеніе авіаціонного топлива, дающаго повышеніе дальности дѣйствія ракетныхъ аэроплановъ на 40% безъ необходимости пополненія въ воздухѣ и въ морѣ, способность пилотовъ выдерживать въ спеціальныхъ костюмахъ и спеціально оборудованныхъ кабинкахъ (кокпитахъ) скорости въ 3 – 5 Маховъ и вы-

соту въ 100 тыс. футъ, позволяетъ аэропланамъ, управляемымъ людьми, продолжать принимать участіе въ ближайшей войнѣ. Наиболѣе опасныя задачи будутъ, конечно, даваться роботамъ, но самыя трудныя — аэропланамъ.

Изъ приведеннаго обзора постепеннаго увеличенія важности роли флота и изъ анализа вліянія будущихъ фундаментальныхъ изобрѣтеній на эту роль, дѣлается очевиднымъ, что въ ближайшіе 20-40 лѣтъ нѣтъ основанія ждать перемѣны въ роли флота.

Въ лабораторіяхъ великихъ державъ, несомнѣнно, ведутся работы по открытіямъ, которыя окажутъ сильное вліяніе на военное искусство. Работы по использованію магнитнаго поля для нейтрализаціи силы тяжести, работы по созданію «отрицательнаго тяготенія», могутъ создать въ будущемъ условія, при которыхъ война станетъ междупланетная. Даже эти открытія, когда они будутъ осуществлены, не измѣнятъ тѣхъ динамическихъ свойствъ моря и морскихъ базъ, о которыхъ было упомянуто.

Пройдетъ не меньше полстолѣтія передъ тѣмъ, какъ новыя большія открытія смогутъ полностью развиться, а до того времени флоту по прежнему придется выполнять не только задачи, намѣченныя прошлой войной, но и задачи, созданныя для него атомной энергіей, роботами, радаромъ и раздѣленіемъ міра на два враждебныхъ лагеря.

ПАМЯТИ МИЧМАНА К. М. НИКОЛАЕВА 3-го

По просьбѣ Императорскаго Генеральнаго Штаба полковника А. М. Николаева, послѣдняго Военнаго Агента въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ, ниже сего приводится описаніе гибели въ 1-ю Міровую Войну, его брата мичмана Николаева 3-го.

Редакція.

Одной изъ первыхъ, если не первой жертвой Міровой войны 1914-18 гг. въ Русскомъ Императорскомъ Флотѣ былъ мичманъ 1-го Балтійскаго Флотскаго Экипажа, Константинъ Михайловичъ Николаевъ 3-й, погибшій отъ взрыва непріятельской мины въ Финскомъ заливѣ близь Гангэ 9/22 сентября 1914 г.

Гибель этого молодого офицера описана въ письмахъ его старшаго брата, Василія Михайловича, на основаніи словъ очевидца, капитана 2-го ранга П. А. фонъ Глазенапъ. Письма эти одно отъ 18 сент./1 окт., второе отъ 22 окт./4 ноября 1914 г., сохранились до настоящаго времени. Ниже приводятся выдержки изъ нихъ.

«Два тральщика, №№ 7 и 8 вышли изъ Гангэ въ море тралить нѣмецкія мины въ 6 час. утра. Погода была не дождливая, но вѣтренная. Костя былъ помощникомъ командира тральщика № 7 (к-ръ лейт. Сукинъ), кап. 2 р. фонъ Глазенапъ былъ на тральщикѣ № 8. Они успѣли уже выловить одну мину, когда Глазенапъ услышалъ взрывъ. Посмотрѣлъ на часы — 10 ч. 06 мин. Тральщикъ, на которомъ былъ Костя сталъ спускать шлюпки, но мѣръ никакихъ принять не успѣли, такъ какъ онъ погрузился всего въ одну минуту. Судно клюнуло въ воду носомъ съ высоко поднятымъ винтомъ».

Первыя слова П. А. фонъ Глазенапа подошедшему къ В. М. во время панихиды въ храмѣ Спаса на Водахъ, были: «Вашъ братъ погибъ геройски, распоряжаясь спускомъ шлюпки, и погибъ трагично». Когда судно клюнуло носомъ, шлюпка около которой онъ стоялъ, навалилась на шлюпъ-балку и его прижало шлюпкой къ балкѣ такъ, что онъ не могъ освободиться и погрузился въ воду съ судномъ . . .»

Черезъ нѣсколько минутъ послѣ гибели № 7 послѣдовалъ взрывъ № 8, при чемъ кап 2 р. фон Глазенапъ запутался руками въ снастяхъ и его увлекло въ водоворотъ на глубину трехъ саженъ, но, счастливо освободившись, он выплылъ. На № 8 погибъ лейтенантъ Мантіевъ и часть команды, а командиръ № 7, лейт. Сукинъ былъ тяжело раненъ. На мѣстѣ происшествія былъ нашъ миноносецъ подъ командой кап. 2 р. К. К. Мертваго.

Въ началѣ письма отъ 22 окт. с. с. написано: «При наведеніи мною справокъ въ Морскомъ Генеральномъ и Главномъ Штабахъ мнѣ сообщили . . «что несчастье случилось 9/22 сентября».

О геройской смерти мичмана Николаева 3-го было объявлено въ «Новомъ Времени» отъ 17/30 сентября 1914 г. и его фотографія была напечатана въ иллюстрированномъ приложеніи къ газетѣ отъ 18 февр./13 марта 1915 г. Въ «Морскомъ Сборникѣ» его фамилія помѣщена въ спискѣ «Памяти славныхъ» въ № 7 1916 г., томъ СССХС–V.

При послѣднемъ свиданіи съ авторомъ настоящаго сообщенія мичманъ Николаевъ высказалъ ему довѣрительно, что существуетъ возможность взрыва при траленіи ввиду того, что за неимѣніемъ спеціальныхъ мелкосидящихъ судовъ, приходится тралить на судахъ для этой цѣли неподходящихъ. То же самое приходилось слышать и отъ другихъ морскихъ офицеровъ.

Представляется, что имя мичмана Константина Михайловича Николаева 3-го по праву должно быть присоединено къ именамъ погибшихъ героевъ, подвиги которыхъ заслужили посмертно высокую боевую награду послѣ того, какъ съ перемѣной политическаго режима въ Россіи, къ этому предоставится возможность.

Ниже приводятся біографическія свѣдѣнія о Константинѣ Михайловичѣ Николаевѣ:

Родился въ 1884 г. Окончилъ курсъ классической гимназіи и сдалъ Государственный экзаменъ въ С. Петербургскомъ Университетѣ.

Выдержалъ экзаменъ при Морскомъ Корпусѣ и былъ произведенъ въ корабельные гардемарины въ 1910 г, и въ мичманы 10 апрѣля 1911 г.

Началъ службу въ Тихоокеанскомъ флотѣ, гдѣ въ 1913 г. былъ флагъ-офицеромъ дивизіона миноносцевъ.

До начала Первой Міровой войны былъ, по собственному желанію, переведенъ въ Балтійскій Флотъ.

Сообщилъ:

А. М. Николаевъ.

Стар. лейт. К. фонъ Нотбекъ.

Новое о совѣтскомъ флотѣ

ОЧЕРЕДНАЯ СВОДКА

1. Крейсера типа «Свердловъ».

По свѣдѣніямъ англійскаго адмиралтейства вся серія крейсеровъ этого типа состоитъ изъ 22-хъ единицъ, изъ которыхъ 17 уже вступили въ строй и 5 еще достраиваются. Послѣ имѣвшихъ мѣсто въ послѣднее время передвиженій, распредѣленіе крейсеровъ совѣтскаго флота по морямъ слѣдующее:

ТИПЪ	*Балт. море*	*Ледов. океанъ*	*Средиз. море*	*Черн. море*	*Тихій океанъ*	*Всего*
«Свердловъ»	6	3	2	2	4	17
«Чапаевъ»	1	–	–	2	2	5
«Макс. Горькій»	1	–	–	1	2	4
«Кировъ»	1	–	–	1	–	2
	9	3	2	6	8	28
Всего 28 крейсеровъ современныхъ типовъ.						
Крейсера устарѣлыхъ типовъ	1	–	–	3	–	4
	10	3	2	9	8	32
Итого, 32 крейсера.						

2. Новые минные заградители.

Въ Балтійскомъ морѣ замѣчены 2 новыхъ крейсера-заградителя. Водоизмѣщеніемъ 6.500 – 6.800 тоннъ, наибольшая скорость

около 40 узловъ, вооруженіе — 130 м/м. и пр. а. орудія, запасъ минъ — 500. Наружный видъ — наклонный форштевень, высокій полуютъ, чрезвычайно длинный кормовой подзоръ, одна широкая наклонная труба, 2 рѣшетчатыхъ мачты.

Совѣтская печать сообщаетъ о вступленіи въ составъ судовъ Балтійскаго флота военнаго корабля «революціоннаго» типа съ названіемъ «Новикъ», не давая, однако, никакихъ свѣдѣній о томъ, что это за корабль и въ чемъ состоитъ его «революціонность». Надо полагать, что это корабль, снабженный двигателями новаго типа, т. е. турбинами Вальтера или атомнымъ реакторомъ.

3. Движеніе судовъ

Въ отличіе отъ предыдущихъ лѣтъ, совѣтскій флотъ никакихъ дружественныхъ визитовъ въ текущемъ году не дѣлалъ, нѣтъ также свѣдѣній объ очередномъ проходѣ военныхъ судовъ Сѣвернымъ морскимъ путемъ изъ Мурманска во Владивостокъ. Зато совѣтскій флотъ произвелъ за этотъ годъ рядъ интереснѣйшихъ стратегическихъ передвиженій и маневровъ. Въ первой половинѣ апрѣля отрядъ изъ 12 большихъ эск. миноносцевъ маневрировалъ въ Скагерракѣ; осталось, къ сожалѣнію, невыясненнымъ, принадлежали ли эти эск. миноносцы къ Балтійскому флоту или къ флоту Ледовитаго океана. 20 іюня черезъ Босфоръ и Дарданеллы въ Средиземное море прошли крейсеръ «Михаилъ Кутузовъ» и 2 эск. миноносца (одинъ изъ нихъ «Безукоризненный»). 22 іюня за ними послѣдовали тѣмъ же путемъ 2 эск. миноносца съ номерами «77» и «78», три конвойныхъ миноносца и наливной пароходъ «Анадырь». Эск. миноносцы «77» и «78» и транспортъ «Анадырь» черезъ Суецкій каналъ прошли на Дальній Востокъ и около 27 іюля прибыли во Владивостокъ. «Кутузовъ» же, 2 эск. и 3 конв. миноносца направились въ новую совѣтскую морскую базу Сасено въ Албаніи. Этимъ было положено основаніе къ созданію Средиземноморской эскадры совѣтскаго флота. 22 августа крейсеръ «Михаилъ Кутузовъ» и эск. мин. «Безукоризненный» вышли изъ Сасено въ походъ вокругъ Европы въ Балтійское море и, не заходя ни въ одинъ портъ по пути, прибыли въ Кронштадтъ. Насколько я знаю, это былъ первый въ исторіи русскаго флота переводъ военныхъ судовъ изъ Чернаго моря въ Балтійское. На смѣну имъ въ Средиземное море были посланы изъ Балтійска (Пиллау) крейсеръ «Адмиралъ Ушаковъ» и 1 эск. мин. и, затѣмъ, 2 сентября крейсеръ «Ждановъ», подъ флагомъ небезъизвѣстнаго вице-адмирала Котова, уже много разъ посѣщавшаго иностранные порты и, по-

видимому, «спеца» по заграничнымъ плаваніямъ, и эск. миноносецъ «Свободный» изъ Кронштадта. Всѣ эти суда направились въ Сасено, гдѣ, такимъ образомъ, сосредоточилось ядро новой совѣтской эскадры Средиземнаго моря въ составѣ 2 крейсеровъ, 3 эск. и 3 конвойныхъ миноносцевъ и значительное число подводныхъ лодокъ. Оттуда крейсеръ «Ждановъ» и эск. мин. «Свободный» 20 сентября сдѣлали свой нашумѣвшій на весь міръ визитъ въ Латакію въ Сиріи, гдѣ создается третья по счету совѣтская база подводныхъ лодокъ въ Средиземномъ морѣ (Сасено, Александрія, Латакія).

Совѣтскія подводныя лодки, по прежнему, проявляли крайне энергичную дѣятельность въ различныхъ частяхъ свѣта. Если считаться только съ офиціальными сообщеніями, оставляя въ сторонѣ многочисленныя свѣдѣнія изъ частныхъ источниковъ, часто преувеличенныя и фантастическія, совѣтскія подлодки появлялись въ сѣверной части Атлантическаго океана, въ Англійскомъ каналѣ, въ Скагерракѣ, у береговъ Нью Фаундленда и Флориды, въ Корейскомъ проливѣ, въ Японскомъ морѣ и въ Средиземномъ морѣ.

4. Новыя базы.

21 іюля постановленіемъ совѣта министровъ С. С. С. Р. все водное пространство между устьемъ рѣки Тюмень и мысомъ Поворотный, всего 110 x 55 миль, закрыто для всѣхъ иностранныхъ судовъ и аэроплановъ. Повидимому, постановленіе это объясняетя устройствомъ новой крупной базы для подводныхъ лодокъ въ бухтѣ Посьетъ. Англія и Японія заявили рѣзкій протестъ противъ этого постановленія, какъ нарушающаго международныя правила и незаконно стѣсняющаго судоходство.

19 іюля черезъ Босфоръ и Дарданеллы на буксирѣ двухъ совѣтскихъ пароходовъ прослѣдовалъ плавучій докъ грузоподъемностью въ 3000 тоннъ. Докъ этотъ былъ отведенъ въ Александрію для обслуживанія переданныхъ Египту подводныхъ лодокъ и эск. миноносцевъ. 21 іюля тѣмъ же путемъ изъ Чернаго моря въ Средиземное прошелъ второй плавучій докъ нѣсколько большей грузоподъемности, предназначенный для Сасено. Въ Латакіи, Сирія, подъ руководствомъ совѣтскихъ инженеровъ началось оборудованіе новой базы для подводныхъ лодокъ.

5. Передача судовъ иностраннымъ державамъ.

Въ іюлѣ Египту были переданы 2 большія и 1 малая подводныя лодки. Такимъ образомъ, Египетъ до сихъ поръ получилъ

отъ С. С. С. Р. 2 большихъ эск. миноносца, 2 большія и 3 малыя подводныя лодки, 4 тральщика и 6 торпедныхъ катеровъ. Всѣ эти суда были доставлены въ Египетъ изъ Балтійскаго моря. Въ августѣ были переданы Сиріи 2 крупныя подлодки и 6 торпедныхъ катеровъ изъ состава Черноморскаго флота. Надо полагать, что эти передачи и продажи, во всякомъ случаѣ, большихъ подводныхъ лодокъ, являются «гебеневскими», т. е. лодки поднимутъ египетскій или сирійскій флагъ, но на нихъ останется совѣтскій личный составъ и сами лодки останутся въ полномъ распоряженіи совѣтскаго морского командованія.

КРАТКОЕ ОБОЗРѢНІЕ СОВРЕМЕННАГО СОСТОЯНІЯ ФЛОТОВЪ ВСѢХЪ МОРСКИХЪ ДЕРЖАВЪ.

Соединенные Штаты Америки. Новѣйшія добавленія.

Помимо указанныхъ въ предыдущей главѣ строющихся судовъ, въ постройкѣ находятся 9 конвойныхъ миноносцевъ и отпущены кредиты на подготовительныя работы по постройкѣ сверхъ-авианосца въ 70.000 тоннъ водоизмѣщенія съ атомнымъ двигателемъ (8 реакторовъ). Въ апрѣлѣ спущена на воду третья по счету атомная подводная лодка «Skate», самая маленькая по водоизмѣщенію (1.500), а въ августѣ четвертая, получившая названіе «Swordfish». Эск. миноносецъ «Gyatt», частично перевооруженный ракетными станками, окончилъ свои пріемныя испытанія и вступилъ въ строй дѣйствующаго флота; по его образцу будутъ перевооружены 15 другихъ эск. миноносцевъ. Помимо легкаго крейсера «Little Rock», частично перевооружается ракетными станками типовъ «Talos», «Terrier», «Tartar» легкіе крейсера «Oakland», «Oklahoma City», «Springfield», «Pasadena» и «Providence». Эскортный авианосецъ «Thetis Bay» перестроенъ въ матку геликоптеровъ.

Изъ-за сокращенія личнаго состава флота къ 30 іюня 1958 г. на 30.000 человѣкъ, число находящихся въ кампаніи судовъ флота будетъ сокращено до 928 вымпеловъ. (По программѣ министра обороны Вильсона личный составъ вооруженныхъ силъ США до 30 іюня 1958 года будетъ уменьшенъ съ 2,800.000 до 2,600.000 человѣкъ, что приведетъ къ сокращенію личнаго состава арміи на 100.000, авіаціи на 50.000, флота на 30.000 и морской пѣхоты на 20.000 человѣкъ).

2. Англія.

Въ противоположность флотамъ Соединенныхъ Штатовъ и Совѣтскаго Союза, современный флотъ Англіи представляетъ собою жалкую картину полнаго упадка. Тяжелое экономическое положеніе въ годы послѣ 2-ой міровой войны, необходимость израсходовать огромныя средства на отстройку разрушенныхъ германскими бомбардировками городовъ и на возстановленіе коммерческаго флота, усталость отъ войнъ и появившіяся въ странѣ пораженческія настроенія, потеря большой части колоніальной имперіи и введенная рабочимъ правительствомъ широкая система соціальнаго обезпеченія, ложащаяся тяжелымъ бременемъ на финансы государства, не давали Англіи возможности тратить большія суммы на оборону. Да и политическое положеніе, казалось, по крайней мѣрѣ въ первые годы послѣ войны, позволяло значительное сокращеніе морскихъ силъ: флоты всѣхъ возможныхъ противниковъ — Японіи, Германіи и Италіи были уничтожены, флотъ Совѣтскаго Союза не представлялъ собой сколько-нибудь значительной силы и на міровыхъ моряхъ господствовалъ флотъ дружественныхъ Соединенныхъ Штатовъ. И вотъ, почти сразу по окончаніи войны, почти двѣ трети судового состава англійскаго флота были проданы на сломъ или уступлены доминіонамъ и иностраннымъ державамъ, а половина оставшейся трети поставлена въ резервъ. Въ настоящее время англійскій флотъ состоитъ изъ 5 линейныхъ кораблей (всѣ 5 въ резервѣ), 3 тяжелыхъ (2 въ кампаніи), 12 легкихъ (6 въ кампаніи) авіаносцевъ, 1 устарѣлого тяжелаго крейсера, передѣланнаго въ спеціальное судно для испытанія новыхъ типовъ оружія (въ кампаніи), 17 легкихъ крейсеровъ, сплошь устарѣлыхъ и слабо вооруженныхъ (6 въ кампаніи, 2 перестраиваются), 100 эск. миноносцевъ (изъ нихъ 34 перевооружены для борьбы противъ подлодокъ, 35 въ кампаніи), 63 подлодокъ, 31 конвойнаго миноносца, 16 канонерскихъ лодокъ, 79 фрегатовъ, 25 корветовъ, 16 минныхъ заградителей (въ томъ числѣ 3 быстроходныхъ, крейсерскаго типа), 87 сѣтьевыхъ заградителей, 240 тральщиковъ, 88 торпедныхъ катеровъ и 126 сторожевыхъ судовъ и ряда десантныхъ и вспомогательныхъ судовъ. Въ постройкѣ: 4 эск. миноносца, частично вооруженныхъ ракетами, 24 фрегата и 9 подводныхъ лодокъ. Перестраиваются 2 легкихъ крейсера, 1 авіаносецъ перестраивается подъ матку подводныхъ лодокъ, другой подъ плавучую мастерскую (оба не входятъ въ вышеуказанное число авіаносцевъ). 3 крейсера типа «Defence» спущенные въ 1944-45 годахъ, до сихъ поръ не достроены. Недавно были исключены изъ списковъ флота авіа-

носцы «Indefatigable», «Illustrious» и «Formidable», простоявшіе 10 лѣтъ въ резервѣ въ бухтѣ Hareloch подъ охраной нѣсколькихъ вольнонаемныхъ сторожей и пришедшихъ въ полную негодность. Недостроены также спущенные въ 1945 году легкія авіаносцы «Hercules» и «Leviathan», и сейчасъ ведутся переговоры о продажѣ ихъ Индіи и Пакистану. Скандальная распродажа судовъ королевскаго флота, начатая въ 1947 году, все еще продолжается. Ведутся переговоры о продажѣ 2 легкихъ крейсеровъ Пакистану, нѣсколькихъ мелкихъ судовъ Индонезіи, недавно 2 конв. миноносца и 5 канонерскихъ лодокъ были проданы Западной Германіи и 1 эск. миноносецъ Южной Африкѣ.

Личный составъ англійскаго флота – 120.000 человѣкъ, включая морскую авіацію (незначительную) и корпусъ морской пѣхоты, не имѣющій, въ отличіе отъ американскаго, береговыхъ частей. Офицерскій корпусъ несуразно великъ, такъ какъ сохранена вся громоздкая система управленія флотомъ съ лордами адмиралтейства и морскими лордами, имѣется кадръ для резервнаго флота, существуютъ различнаго рода комиссіи по испытанію новыхъ типовъ оружія и морскія миссіи въ прежнихъ колоніяхъ. Поэтому могъ случиться такой курьезъ, что въ 1955 году одинъ офицеръ былъ произведенъ въ капитаны 1 ранга (Captain), имѣя всего полтора года плаванія въ офицерскихъ чинахъ! Во избѣжаніе подобныхъ случаевъ въ будущемъ, теперь созданъ особый береговой составъ офицеровъ флота, въ каковой зачисляются всѣ офицеры, 7 лѣтъ не плававшіе.

Англія уже теперь пожинаетъ плоды такой близорукой политики. Оплеухи, нанесенныя ея престижу въ Египтѣ и на Кипрѣ не были бы получены, если бы Англія обладала и сейчась своей прежней морской мощью.

Никакихъ видовъ на улучшеніе этого положенія въ будущемъ нѣтъ. Наоборотъ, предвидится дальнѣйшее сокращеніе морскихъ силъ (какъ и сухопутныхъ и воздушныхъ) въ ближайшемъ будущемъ. Въ 1960 году въ Англіи будетъ отмѣнена обязательчая воинская повинность, личный составъ флота будетъ сокращенъ до 93.000 человѣкъ, къ 1962 году будутъ исключены изъ списковъ судовъ 4 линейныхъ корабля типа «King George V» и рядъ другихъ судовъ. Для «большихъ оказій» будетъ сохраненъ 1 единственный линейный корабль «Vanguard», строиться будутъ только эск. миноносцы, подлодки и суда для борьбы съ подв. лодками. Изъ крейсеровъ въ кампаніи будутъ оставлены только 3, какъ флагманскіе корабли 3-хъ «эскадръ» (Home Fleet, Средиземно-

морской и Дальневосточной), каждая въ составѣ 2 авіаносцевъ, 1 крейсера и нѣсколькихъ эск. миноносцевъ и мелкихъ судовъ. Англія спустится на положеніе третьестепенной морской державы, но, повидимому, съ этой ролью примирилась и уже не мечтаетъ о возрожденіи своего морского могущества.

Въ ставшей теперь библіографической рѣдкостью книгѣ «The Imperial Russian Navy», изданной въ 1902 году, авторъ ея извѣстный морской писатель Fred T. Jane, по приглашенію Великаго Князя Александра Михайловича въ 1901 году посѣтившій Россію, подробно ознакомившійся тамъ съ Императорскимъ флотомъ, задаетъ себѣ вопросъ: "Увижу ли я время, когда русскій синій андреевскій крестъ замѣнитъ на моряхъ красный нашъ англійскій?". Андреевскій флагъ, самый красивый и благородный изъ всѣхъ флаговъ, когда-либо развѣвавшихся на моряхъ, англійскаго не замѣнилъ — помѣшали ему въ этомъ японская и 1 Міровая война и революція - но уродливый флагъ Совѣтскаго Союза — бѣлое полотнище съ широкой синей полосой по нижнему краю и съ красной звѣздой и красными же серпомъ и молотомъ въ бѣлой части (комбинація изъ русскихъ національныхъ цвѣтовъ)—имѣетъ всѣ шансы на эту замѣну, и на Дальнемъ Востокѣ и въ Средиземномъ морѣ эту замѣну, отчасти, уже совершилъ.

Въ военное время англійскій флотъ получаетъ нѣкоторое усиленіе со стороны флотовъ доминіоновъ. Объ этихъ флотахъ будетъ сообщено въ слѣдующемъ номерѣ «Записокъ».

Наборъ и печать типографіи «Монастырская печать» Эдмонтонъ.
Printed by "Monastery Press". Edmonton Canada.